वर्ष 1995 के लिए खाद्यान्नों की प्रति व्यक्ति उपलब्धता का अभी अनुमान नहीं लगाया गया है।

(ग) प्रति व्यक्ति उपलब्धता में आई गिरावट को रोकने के लिए खाद्यान्नों के उत्पादन और उत्पादकता में वृद्धि करने के प्रयोजन से कृषि मंत्रालय विभिन्न फसल उत्पादन-परक कार्यक्रमों पर अमल कर रहा है।

CONDOLENCE RESOLUTION ON ACCIDENT INVOLVING PURUSHOTTAM EXPRESS AND KALINDI EXPRESS TRAINS NEAR FEROZABAD ON 20TH AUGUST 1995

श्री कृष्ण लाल शर्मा: महोदया, मैंने क्वेश्चन आवर सस्पेंड करने के लिए नोटिस दिया है।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Hon. Members, as it was decided in the meeting today by the Leaders of the various political parties and groups that since we had a terrible train accident yesterday, the loss and grief to a large number of people and the entire nation is shocked, both the Houses should pass a condolence resolution from the Chair which should be adopted by the entire House and we stand in silence as a mark of respect and after that there will be a statement by the Government and then we can have the clarifications. So, with this in view, it is decided to suspend the Question Hour and, with the permission of the House I will read out the condolence message before we adopt it:

"The entire nation has been shocked at the ghastly tragedy which the ill-fated Kalindi and Purushottam Express Trains met with yesterday involving loss of many lives and several injured. It is a national disaster. The entire House joins me in extending sympathies to the members of the families of the deceased and injured."

As a mark of our sense of sorrow and sumpathy, I request hon. Members to stand up for a minute in silence.

(Hon. Members then stood in silence for one minute)

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, Mr. Minister, are you going to read out the statement? Where are the copies of the statement?

STATEMENT BY MINISTER
On accident involving Purushottam Express and Kalindi Express Trains near Ferozabad on 20th Agusut 1995

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF DEFENCE (SHRI MALLIKARJUN): This was a sudden decision.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I tell you, I know there are formalities, I know we have cetain traditions, I know we have certain rules, but there are no rules in such tragedies and national disasters. So, all of you, please co-operate. You have co-operated, you have co-operated in suspending the Question Hour.

विपक्ष के नेता (श्री सिकन्दर बख्त): स्टेटमेंट की कापी?

उपसभापति: अभी अभी डिसिजन लिया है सिकन्दर बख्त साहब।

SHRI MALLIKARJUN: Madam, it is with deep anguish that I apprise the House of an unfortunate rear-end collision between 2801 Purushottam Express and 4023 Kalindi Express at Ferozabad station in the Allahabad division of the Northern Railway on 20.8.1995 at 2.55 hours. The accident occurred when 4023 Kalindi Express on run from Farukkhabad to Delhi was held up near advance starter of Ferozabad station, owing to a hosepipe disconnection on account of a cattle run-over case. In the meanwhile, 2801 Purushottam Express, finding all the signals green and which was running on the same line occupied by Kalindi Express, collided on its rear-end, resulting in derailment of the five rear coaches of Kalindi Express and the locomotive and eight coaches of Purushottam Express and caused blocking of through traffic.

In this accident, as known so far, 251 persons have lost their lives, and 230 persons sustained injuries. Relief trains with medical equipment and teams of docotrs were rushed from Tundla, Kanpur, Agra, and Delhi. In addition, local doctors with ambulances rushed from local hospitals of Tundla, Agra, Etawa, Mainpuri, Ferozabad and rendered medical assistance to injured persons. Later on, the injured were admitted to the various hospitals, where they are progressing.

On receipt of the information, I myself, accompanied by the Chairman, Members (Traffic and Electrical), Adviser (Signals),

Railway Board, proceeded to the site of accident. The General Manager, Northern Railway, had earlier rushed to the site with Heads of the Departments, a team of doctors, for providing medical relief and for restoration operations. Ex-gratia payments have been arranged to the next of kin of the deceased and to the injured persons. Stranded passengers were cleared by a special train from the site of accident at 8.25 hours. Arrangements have been made to facilitate travelling of the relatives of the injured, dead passengers, to the site of accident by special trains. *Prima facie* the accident took place due to human error. The Commissioner of Railway Safety, Northern Circle, New Delhi, will be holding statutory enquiry into the cause of the accident. All railwaymen and I myself express our deep condolences to the bereaved families and also express our sincere sympathies to the injured. I trust the House will join us; and the House has already passed the condolence resolution.

श्री सिकन्दर बख्त: सदर साहिबा, मिनिस्टर साहब का स्टेटमेंट बहुत सर्व स्टेटमेंट है और ऐसा मालूम होता है कि सिर्फ एक रस्म पूरी करने के लिए यह स्टेटमेंट दिया गया है। सफाइयात तो बहुत सारे हो सकते हैं। यह कहना कि यह हादसा जो है वह एक इंसानी गलती के नतीजे के तौर पर हुआ है, बहुत ही जनरल बात है। हम जानना चाहते थे कि इतना वक्त गुजर चुका है एक्सीडेंट के बाद से अब तक हादसे की वजूहात हमारे सामने आनी चाहिए थीं। भयानक हादसा है। रेलवे की तारीख में इतना भयानक हादसा हिन्दुस्तान की रेलवे की तारीख में इतना भयानक हादसा कभी नहीं हुआ। सब से बड़ी बात तो मैं यह जानना चाहता हूं कि इसकी मारैल जिम्मेदारी कौन ले रहा है? यह कंडोलेंस रेजोल्यूशन हुआ हमारे लिए तो बहुत बेबसी का आलम हैं, मगर कर क्या सकते हैं हम मशीयत के आगे किसी की चलती नहीं है, शायद अपनी ही बेचारगी की एक पुकार होगी जो कुछ हम इस वक्त कहेंगे। मगर इंसानी जान का इतना शदीद नुकसान जो हुआ है उसकी अखलाकी जिम्मेदारी कौन ले रहा है, कौन लेगा? बदकिस्मती यह है कि आज जबकि यह हादसा हुआ है तो जो रेगुलर रेलवे मिनिस्टर है वह तो तशरीफ नहीं रखते। उनके लिए तो हम दुआ करते हैं सेहतयाब होकर वापस लौटें। प्राइम मिनिस्टर साहब सिर्फ आफिशिएट कर रहे हैं। मैं ऐसा मानता हूं कि हिन्दुस्तान ने एक इबतदा की थी अखलाकी जिम्मेदारी लेने की, बदकिस्मती से एक लंबे अर्से के गुजर जाने के बाद ऐसा मालूम होता है कि हिन्दुस्तान में जब मासूम जानें जाया हों तो हमारे यहां कोई अखलाकी जिम्मेदारी लेने को तैयार नहीं है। लाल बहादुर शास्त्री साहब ने एक इसके मुकाबले बहुत छोटे हादसे के बाद अखलाकी जिम्मेदारी का एहसास रखते हुए इस्तीफा दिया था। मुझे ताज्जुब है कहां से कोई आवाज अखलाकी जिम्मेदारी तसलीम करके इस हादसे के जो डाइमैंशंस हैं जितना बड़ा हादसा है उस हादसे की मुताबिकत रखते हुए सामने नजर के सामने किसी का बयान आना चाहिए था, किसी का इस्तीफा आना चाहिए था। क्लैरीफिकेशंस पर हाजिर होता हूं, लेकिन सब से बड़ी बात तो मैं यह कहना चाहता हूं कि जो रेगुलर मिनिस्टर साहब हैं, उनकी सेहत की दुआ मांगने के बावजूद मैं यह कहना चाहता हूं कि उनको इस्तीफा देना चाहिए फौरन चाहे वह अमरीका में बैठे हैं, कहीं भी बैठे हों। ....(**व्यवधान**)

†نیتاورود ھی دل "شری سکندر بخت":
صدر صاحبہ۔ منسٹر صاحب کا اسٹیٹمنٹ
بہت سرد اسٹیٹمنٹ ہے اور ایسا معلوم
ہوتا ہے کہ صرف ایک رسم پوری کرنے کیلئے
یہ اسٹیٹمنٹ دیا گیا ہے۔ سوال تو بہت سارے
ہو سکتے ہیں۔ یہ کہنا کہ یہ حادثہ جو ہوا وہ
ایک انسانی غلطی کے نتیجے کے طور پر ہوا
ہے۔ بہت ہی جنرل بات ہے۔ ہم جاننا چاہتے
ہیں کہ اتنا وقت گزر چکا ہے ایکسیڈنٹ
کے بعد سے اب تک حادثہ کی وجوہات ہمارے
سامنے آنی چاہئیں تھیں۔ بھیانک حادثہ
ہے۔ ریلوے کی تاریخ میں اتنا بھیانک حادثہ
ہندوستان کی ریلوے کی تاریخ میں اتنا بھیانک
حادثہ کبھی نہیں ہوا۔ سب سے بڑی بات تو
میں یہ جاننا چاہتا ہوں کہ اسکی سول ذمہ داری

†[] Transliteration in Arabic Script.

حادثہ کی مطابقت رکھتے ہوئے سامنے نظر کے سامنے کسی کا بیان آنا چاہیئے تھا۔ کسی کا استعفیٰ آنا چاہیئے تھا۔ کلیری فیکیشن پر حاضر ہوتا ہوں لیکن سب سے بڑی ... تو میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ جو ریلوے منسٹر صاحب ہیں انکی صحت کی دعا مانگنے کے باوجود میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ انکو استعفیٰ دینا چاہیئے فوراً چاہیئے وہ امریکہ میں بیٹھے ہیں۔ کہیں بھی بیٹھے ہیں ... "مداخلت" ...]

SHRI SATYA PRAKASH MALAVIYA: He is no more the Railway Minister.

SHRI MAKHAN LAL FOTEDAR (Uttar Pradesh): Why should he resign? He is not the Railway Minister. *(Interruptions)* He is no more the Railway Minister. What are you saying, Mr. Bakht?

श्री सिकन्दर बख्त: नहीं, मुझे तो लगा है कि यह मौजूदा अरेंजमेंट जो है...(व्यवधान) जस्ट ए मिनट, मैं समझ रहा हूं कि प्राइम मिनिस्टर साहब ...(व्यवधान)

†[شری سکندر بخت: نہیں مجھے تو لگتا ہے کہ یہ موجودہ ارجمنٹ جو ہے "مداخلت" جسٹ اے منٹ۔ میں سمجھ رہا ہوں کہ پرائم منسٹر صاحب ... "مداخلت" ...]

क्या कहते हैं लीडर आफ् द आपोज़ीशन? ...(व्यवधान)

ओ॰के॰ आलराइट, अगर मैं गलत हूं ...(व्यवधान)

SHRI INDER KUMAR GUJRAL: What is he now? *(Interruptions)*

کون لے رہا ہے۔ یہ کنڈیشن رزولیوشن ہوا۔ ہمارے تو بہت بے بسی کا عالم ہے۔ مگر کر کیا سکتے ہیں ہم۔ مشیت کے آگے کسی کی چلتی ہی نہیں ہے۔ شاید اپنی ہی بے چارگی کی ایک پکار ہو گی جو کچھ ہم اس وقت کہینگے۔ مگر انسانی جان کا تقاضہ یہ نقصان جو ہوا ہے اسکی اخلاقی ذمہ داری کون لے رہا ہے۔ کون لیگا۔ بدقسمتی یہ ہے کہ آج جبکہ یہ حادثہ ہوا ہے تو جو ریلوے منسٹر ہیں وہ تو تشریف نہیں رکھتے۔ اسکے لئے تو ہم دعا کرتے ہیں کہ صحت یاب ہو کر واپس لوٹیں۔ پرائم منسٹر صاحب صرف "آفیشیٹ" کر رہے ہیں۔ میں ایسا مانتا ہوں کہ ہندوستان میں ایک ابتدا کی تھی اخلاقی ذمہ داری لینے کی۔ بدقسمتی سے ایک لمبے عرصہ تک گزر جانے کے بعد ایسا معلوم ہوتا ہے کہ ہندوستان میں جب معصوم جانیں ضائع ہوں تو ہمارے یہاں کوئی اخلاقی ذمہ داری لینے کیلئے تیار نہیں ہے۔ لال بہادر شاستری نے ایک ایسے مقابلے میں بہت چھوٹے حادثہ کے بعد اخلاقی ذمہ داری کا احساس رکھتے ہوئے استعفیٰ دیا تھا۔ مجھے تعجب ہے کہ کہیں سے بھی آواز اخلاقی ذمہ داری تسلیم کرنے کی اس حادثہ کا جو ڈائمنشن ہیں جتنا بڑا حادثہ ہے اس

†[] Translateration in Arabic Script.

PROF. VIJAY KUMAR MALHOTRA: He has not been removed. He is still a Minister. *(Interruptions)*

SHRI SATYA PRAKASH MALAVIYA: He is not the Railway Minister. He is not holding the portfolio of Railways. The Prime Minister is holding the portfolio of Railways. *(Interruptions)*

SHRI VIREN J. SHAH (Maharashtra): Mr. Jaffer Sharief has been in charge of the Railways for the last four years. *(Interruptions)* That is why my leader is saying this.

श्री सिकन्दर बख्त: मेरी गुजारिश सुन लें... (**व्यवधान**)... मेरी गुजारिश सुनें ...(**व्यवधान**)...

†[شری سکندر بخت: میری گزارش سن لیجیے ... "مداخلت" ... میری گزارش سنیں ... "مداخلت" ...]

SHRI MAKHAN LAL FOTEDAR: I would like to point out to the Leader of the Opposition that Mr. Jaffer Sharief is no more the Railway Minister. However, he is a member of the Council of Ministers.

SHRI SATYA PRAKASH MALAVIYA: You are correct.

SHRI MAKHAN LAL FOTEDAR: Let us be very clear about it.

श्री सिकन्दर बख्त: सदर साहिबा, जस्ट ए मिनट, सुनिए...(**व्यवधान**) गुजारिश है ...(**व्यवधान**)

†[شری سکندر بخت: صدر صاحبہ "جسٹ اے منٹ" سنیئے ... "مداخلت" ... گزارش ہے ...]

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry): Mr. Fotedar is a very senior Member. He has been in active politics for many years. I do not understand this kind of an expression from a person like him.

†[] **Transliteration in Arabic Script.**

SHRI MAKHAN LAL FOTEDAR: Why not? *(Interruptions)* I am only stating a fact. *(Interruptions)* He is a Minister all right, but he is not the Railway Minister.

श्री सिकन्दर बख्त: सदर साहिबा, एक गलत बहस शुरू हो गई। मैं मुआफी चाहता हूं ...(**व्यवधान**) मैं यह जानता हूं ...(**व्यवधान**)

†[شری سکندر بخت: صدر صاحبہ - ایک غلط بحث شروع ہو گئی ہے - میں معافی چاہتا ہوں ...]

THE DEPUTY CHAIRMAN: Order, please, in the House.

श्री सिकन्दर बख्त: जस्ट ए मिनट, सदर साहिबा ... (**व्यवधान**)

†[شری سکندر بخت: "جسٹ اے منٹ" صدر صاحبہ ... "مداخلت" ...]

SHRI SATCHIDANANDA: The Railway Minister is not responsible. *(Interruptions)*

THE DEPUTY CHAIMAN: Mr. Narayanasamy....

SHRI V. NARAYANASAMY: Mr. Fotedar Should not say like this.

....*(Interruptions)*....

SHRI MAKHAN LAL FOTEDAR: I want to put the record straight.

....*(Interruptions)*....

श्री सिकन्दर बख्त: सदर साहिबा, मैं कहना चाहता हूं, मैं ऑनरेबल मेंबर साहबान से ...(**व्यवधान**)... एक बात गुजारिश करूं ...(**व्यवधान**)... आप ने कह दिया, गुजारिश मैं रख रहा हूं, मैं अपनी कमजोर मालूमात के लिए ताज्जुब का इजहार करता हूं, लेकिन अभी भी मैं यह नहीं कह सकता, मुझे नहीं मालूम कम-से-कम कि वह अगर सिर्फ मिनिस्टर ही है क्योंकि इस में अगर तमाम वाक्यात को देखेंगे तो लगता है कि कुछ सिस्टम में गलती है, Not merely a human error.

दर्जनों बातें हैं जिन पर मैं सवाल पूछना चाहता हूं। वह मेरे सामने लिखकर रखी हुई हैं क्योंकि मुझे मालूम होना चाहिए और जिसका ताल्लुक पूरे सिस्टम से है। अगर आप आज भी मिनिस्टर हैं, मेरे लिए उन के इस्तीफे का मुतालबा करना फिर भी जायज है, मैं यह कहना चाहता हूं। ...(व्यवधान)... आप को जो कुछ कहना हो, जरूर कहिएगा। सदर साहिबा, मैं यह कह रहा हूं कि हमारे यहां, हमारे मुल्क में ...(व्यवधान)...

†اکبری سکندر بخت: صدر صاحبہ - میں کہنا چاہتا ہوں - میں آنریبل ممبران صاحبان سے ... "مداخلت" ... ایک بات گزارش کروں گا ... آپنے کہہ یا گزارش میں رکھ رہا ہوں - میں اپنی کمزور معلومات کیلئے تعجب کا اظہار کرتا ہوں لیکن ابھی بھی میں یہ نہیں کہہ سکتا - مجھے نہیں معلوم کم سے کم مد منتری ہیں - کیونکہ اسمیں اگر تمام واقعات کو دیکھینگے تو لگتا ہے کہ کچھ سسٹم میں غلطی ہے "ناٹ میری لے صیو میں ایرر" - درجنوں باتیں ہیں جن پر میں سوال پوچھنا چاہتا ہوں - یہ میرے سامنے لکھکر رکھی ہوئی ہیں جو کہ مجھے ہونا چاہیئے اور جسکا تعلق پورے سسٹم سے ہے - اگر آپ آج بھی منسٹر ہیں میرے لئے کہ استعفیٰ کا مطالبہ کرنا پھر بھی جائز ہے میں یہ کہنا چاہتا ہوں "مداخلت" آپکو جو کہنا ہے ضرور کہیئے گا صدر صاحبہ -

†[] Transliteration in Arabic Script.

میں یہ کہہ رہا ہوں کہ ہمارے یہاں ہمارے ملک میں ... "مداخلت" ...]

श्री सत्य प्रकाश मालवीय: महोदया, मेरा पॉइंट ऑफ ऑर्डर है। इस सदन को सरकार की ओर से विधिवत सूचना देनी चाहिए कि आज के दिन भारत सरकार में रेल मंत्रालय किस के पास है? ...(व्यवधान)...

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मतंग सिंह): महोदया, माननीय हमारे दोस्त को शायद मालूम नहीं है कि रेल मंत्रालय प्रधान मंत्री के पास है और प्रधान मंत्री ने संसद के कार्य के लिए और उस विभाग के कामकाज को देखने के लिए मल्लिकार्जुन जी को नियुक्त किया है।

SHRI VIREN J. SHAH: Meanwhile, let Mr. Sikander Bakht speak.

उपसभापति: सिकन्दर बख्त साहब, मैं एक सैकंड में अपनी बात कह दूं। आप अच्छा बोल रहे हैं, आप पूछ रहे हैं, वह आप का हक है हाउस में बोलने का। मैं आप के लिए ही नहीं कह रही हूं और सब के लिए कह रही हूं। यह एक ट्रेजेडी है और कौन मिनिस्टर है, मिनिस्टर नहीं है, वह सवाल जहां है, वहां है। अब अगर वह मिनिस्टर यहां है या नहीं है या रिजाइन करेगा, नहीं करेगा, उस से 300 आदमी जिंदा नहीं हो जाएंगे। सवाल यह है कि एक्सीडेंट हुआ है और यह ट्रेजेडी हुई है उन के साथ। अब किन हालात में उन को मदद की जा रही है, मेरे पास अभी चिट्ठी आई है, अजीत सिंह जी गए हैं। मैं हाउस को इनफॉर्म करना चाहती हूं।

He has gone to the place where it happened to see that arrangements for food and relief work are made. That is why Mr. Buta Singh is going to take care of the job which Mr. Ajit Singh has to do in Parliament. So, this is joint responsibility. Everybody has to help everyone in whatever they have to do. Now, for the benefit of the House I would say that when we were sitting in the meeting of the leaders of the various parties and opposition leaders, it was decided that Mr. Mallikarjun will make a statement here as the Prime Minister, at the moment, is busy in the Lok Sabha where they are having a discussion. We don't want to waste the time of our House, and we started the clarifications. The hon. Prime Minister would come here and he will reply. So, please rest assured.

SHRI JIBON ROY: Madam...

THEY DEPUTY CHAIRMAN: Please sit down. Now this is very unfortunate that while I am saying something, you just get up and ask a question. How do you expect me to speak and listen also at the same time? My two systems do not work together: only one works at one time. Please listen to me. This is what it is. It is also being decided, to make the dicsussion or your clarifications more solid and effective, that not many people are going to speak. So, please don't send too many names. We want the answers sooner than in the Lok Sabha so that the Prime Minister can go there and reply. This is the announcement I wanted to make. Yes, Mr. Sikander Bakht.

श्री सिकन्दर बख्त: सदर साहिबा, मैं यह कहना चाहता हूं कि हमारे पार्लियामेंट अफेअर्स मिनिस्टर साहब के बताने के मुताबिक मल्लिकार्जुन साहब को यह जिम्मेदारी दे दी गयी है। मैं इस हादसे को मल्लिकार्जुन साहब की कल की दी हुई जिम्मेदारी के मुकाबले में ज्यादा अहम मानता हूं और मेरा इसरार है कि इस सरकार को मोरल रिस्पांसिबिलिटी लेनी होगी। इस डिसआस्टर की जो साइज है, जिस साइज का यह डिसआस्टर है, उस के मुताबिक किसी-न-किसी जिम्मेदार को, सरकार में बैठे हुए जिम्मेदार को, सरकार से इस्तीफा देना चाहिए, यह मैं कहना चाहता हूं और मेरी बदकिस्मती है कि इस वक्त ऑकेजन ऐसा आया है, अब मैं इस उलझन को समझ नहीं सका हूं पूरे तौर पर अभी तक कि प्राइम-मिनिस्टर साहब सिर्फ ऑफिसिएट कर रहे हैं, रेलवे मिनिस्टर साहब जो रेगुलर हैं, वह सिर्फ कैबिनेट मिनिस्टर हैं, उन के पास इस वक्त कोई पोर्टफालियो नहीं है, कल तक वह रेलवे मिनिस्टर रहे हैं। आज के मल्लिकार्जुन साहब के बयान से लगा कि, इस फेलुअर की वजह बुनियादी यह है कि यह "ह्यूमन इरर" है, इंसानी गलती है।

इंसानी गलती है, यानि सिस्टम की कोई गलती नहीं है। सवालात मेरे बहुत सारे हैं। एक तो मिनिस्टर साहब के ब्यान में यह बात आनी चाहिए थी कि बुनियादी वजह क्या हैं, यह अब तक मालूम होना चाहिए था। यह तो अखबारात में इससे ज्यादा इतिलात हैं, जो मिनिस्टर साहब के बयान में आई हैं। दूसरी बात सबसे बड़ी यह है, अब मैं। अगर आपसे पूछूं तो आप तो रेलवे मिनिस्टर है नहीं, इसका जवाब कहां से आएगा, मैं आपसे पूछूं कि ईटर लोकिंग सिस्टम को कितना एफिसियंट बनाया गया है? सिग्नलिंग इक्यूपमेंट की क्या कुछ कमियां हैं? यह हादसा उसकी वजह से तो नहीं हुआ? क्या हम यह कह सकते हैं कि आपकी सिग्नलिंग इक्यूपमेंट पूरे तरीके से एफिसियंट हैं? यह जो पिछली व्हीकल गई है उसके पीछे की बत्ती का आज के अलबारात में जिक्र है कि पिछली बत्ती कम रोशन थी। यह रोशन थी या नहीं थी? मैं मिनिस्टर साहब से यह जानना चाहूंगा कि जो लास्ट गाड़ी वहां से गई है, उस गाड़ी की पिछली बत्ती पूरे तौर पर रोशन थी या नहीं थी? क्या पुरुषोत्तम एक्सप्रेस में एअर ब्रैक मुहैया किए हुए हैं या नहीं? अगर नहीं है तो अब तक क्यों नहीं किए गए? उसकी जिम्मेदारी फिर किस पर जाएगी? क्या उस मिनिस्टर पर जाएगी जो आज हैं या नहीं हैं, या उस पर जाएगी जो मिनिस्टर चार साल वहां अपनी कार्यवाही करते रहे हैं? प्रोग्रेस क्या है? यह एअर-ब्रैक प्रोवाइड करने के सिलसिले में क्या प्रोग्रेस है थ्रू आउट द रेल?.... **(व्यवधान)**...

श्री नरेश यादव: सीधे इस्तीफा मांगा जाए, प्रोग्रेस क्या मांगना है। अब और क्या प्रोग्रेस होगी? ...**(व्यवधान)**...

उपसभापति: अच्छा, अभी बात करने दीजिए। इस्तीफे की बाद में बात ...**(व्यवधान)**...

श्री नरेश यादव: सरकार की सारी जिम्मेदारी है।.... **(व्यवधान)**..

उपसभापति: आप बैठिए। बैठिए।

श्री सिकंदर बख्त: हमारे ऑनरेबल मैम्बर ने जो बीच में बात कही है, बुनियादी बात तो यह है कि जो जा चुके हैं उनकी जाने तो वापस नहीं आ सकतीं और न मालूम और कितने लोग जाने वाले हैं। तादाद का पता नहीं है अभी तब किसी को। कोई कहता है कि 300 हैं और कुछ लोग कहते हैं कि 300 से कुछ कम हैं। एक अजीब अजीब किस्म की बातें हैं और यह जख्मी होने की तादाद जितनी बढ़ी है, उससे यह कहना नामुमकिन है कि उनमें से कितनी जानें और जाएंगी, कितने लोग और मरेंगे। इस बारे में कोई कुछ नहीं कह सकता इसलिए बात उनकी दुरुस्त है बुनियादी तौर पर। क्लैरिफिकेसन दर्जनों हो, जो मांगी जा सकती हैं। हिन्दुस्तान एक बड़ा मुल्क है। इसमें बड़े सिस्टम हैं काम के। मैं जानना चाहूंगा कितनी प्रोग्रेस हुई है इतने अर्से में? पिछले पांच साल में कितनी प्रोग्रेस हुई है? दर्जनों सवालात हैं, जो प्योरिली टैकनीकल हैं,

लेकिन बुनियादी बात यह है कि जो इंसानी जानें जाया हुई हैं, उसकी जिम्मेदारी किस पर है, कौन जिम्मेदारी ले रहा है? कौन उस जिम्मेदारी को लेते हुए अपना अखलाकी फर्ज पूरा करने के लिए तैयार है? मैं किसी कैबिनेट मिनिस्टर से कम के इस्तीफे का मुतालवा नहीं करता। मेरा मुतालवा यह है कि किसी भी जिम्मेदार शख्स का, कैबिनेट मिनिस्टर से ऊपर या कैबिनेट मिनिस्टर के लेबल के जिम्मेदार शख्स का इस्तीफा आना चाहिए। कम से कम यह शराफत, यह मामूलियत इस सरकार को दिखानी चाहिए।

†[श्री सलीम बख्त: सदर साहब - میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ ہمارے پارلیمنٹری افیئرس منسٹر صاحب کے بتانے کے مطابق ملک ارجن صاحب کو یہ ذمہ داری دے دی گئی ہے - میں اس حادثہ کو ملک ارجن صاحب کی کل کی ہوئی ذمہ داری کے مقابلے میں زیادہ اہم مانتا ہوں اور میرا اصرار ہے کہ اس سرکار کو مادل ریسپانسیبلیٹی یعنی ہونی - اس "ڈسا سٹر" کی جو ساخت ہے - جس سائز کا یہ "ڈسا سٹر" ہے - اسکے مطابق کسی نہ کسی ذمہ دار کو - سرکار سے استعفیٰ دینا چاہیے - یہ میں کہنا چاہتا ہوں - اور میری بدقسمتی ہے کہ اسوقت آکیجن ایسا آیا ہے - اب میں اس الجھن کو سمجھ نہیں سکا ہوں - پورے طور پر ابھی تک کہ پرائم منسٹر صاحب صرف آفیشیٹ کر رہے ہیں - ریلوے منسٹر صاحب جو یہ گورنمنٹ ہیں - وہ صرف کیبنٹ منسٹر ہیں اسکے پاس اسوقت کوئی "پورٹ فولیو" نہیں ہے - کل تک وہ ریلوے منسٹر رہے ہیں - آج کے ملک ارجن صاحب کے بیان سے لگا ہے کہ کہ اس فیلیور کی وجہ بنیادی یہ ہے کہ یہ "ھیومن ایرر" ہے - انسانی غلطی ہے - یعنی سسٹم کوئی غلطی نہیں ہے - سوالات میرے بہت سارے ہیں - ایک تو منسٹر صاحب کے بیان میں یہ بات آنی چاہیئے تھی کہ بنیادی وجہ کیا ہے - یہ ابتک معلوم ہو جانا چاہیے تھا - یہ تو اخبارات میں سب سے زیادہ اطلاعات ہیں جو منسٹر صاحب کے بیان میں آئی ہیں - دوسری بات سب سے بڑی یہ ہے اب میں اگر آپ سے پوچھوں تو آپ تو ریلوے منسٹر ہیں نہیں - اسکا جواب کہاں سے آئیگا - میں آپسے پوچھوں کہ "انٹرلاکنگ سسٹم" کو کتنا "ایفیشنٹ انٹ" بنایا گیا ہے - "سنگنالنگ اکیوپمنٹ" کی کیا کچھ کمیاں ہیں - یہ حادثہ اسکی وجہ سے تو نہیں ہوا - کیا ہم یہ کہہ سکتے ہیں کہ آپکی "سگنالنگ اکیوپمنٹ" پوری طریقہ سے "ایفیشنٹ" ہے یہ جو پچھلی وھیکل لگی ہے اسکے پیچھے کی بتی کا آج کے اخبارات میں ذکر ہے کہ پچھلی بتی کم روشن تھی - یہ روشن تھی یا نہیں تھی - میں منسٹر صاحب سے یہ جاننا چاہوں گا کہ جو لاسٹ گاڑی وہاں سے لگی ہے اس گاڑی کی پچھلی بتی پوری طرح سے روشن

†[] Transliteration in Arabic Script.

ابھی تک کسی کو۔ کوئی کہتا ہے کہ ۳۰۰ ہیں
اور کچھ لوگ کہتے ہیں کہ ۳۰۰ سے کچھ کم ہیں
ایک عجیب عجیب قسم کی باتیں ہیں اور
یہ ذہنی ہونے کی تعداد جتنی بڑھتی ہے۔
اس سے یہ کہنا ناممکن ہے کہ انہیں سے
کتنی جانیں اور جائیں گی کتنے لوگ اور
مریں گے۔ اس بارے میں کوئی کچھ نہیں
کہہ سکتا۔ اسلئے بات اتنی درست ہے۔
بنیادی طور پر "کلیری فیکیشن" درجنوں
ہیں جو مانگی جا سکتی ہیں۔ ہندوستان
ایک بڑا ملک ہے اسمیں پورے سسٹم میں
کام کے۔ میں جاننا چاہونگا کہ کتنی پروگریس
ہوئی ہے اتنے عرصہ میں۔ پچھلے پانچ سال
میں کتنی پروگریس ہوئی ہے۔ درجنوں
سوالات ہیں جو "پیوری ٹیکنیکل" ہیں۔
لیکن بنیادی بات یہ ہے کہ جو انسانی جانیں
ضائع ہوئی ہیں اسکی ذمہ داری کس پر ہے
کون ذمہ داری لے رہا ہے۔ کون اس ذمہ داری
کو لیتے ہوئے اپنا اخلاقی فرض پورا کرنے
کیلئے تیار ہے۔ میں کسی کیبنٹ منسٹر سے کم
کے استعفیٰ کا مطالبہ نہیں کرتا۔ میرا مطالبہ
یہ ہے کہ کسی بھی ذمہ دار شخص کا کیبنٹ
منسٹر سے اوپر یا کیبنٹ منسٹر کے لیول کے ذمہ دار
شخص کا استعفیٰ آنا چاہئے تھا۔ کم سے کم یہ
شرافت یہ مقبولیت اس سرکار کو دکھانی چاہیے
تھی یا نہیں تھی۔ کیا "ہر شعبہ ہم ایکسٹریم"
میں "ایئر بریک" "مہیا کئے" ہوئے ہیں یا
نہیں۔ اگر نہیں تو اب تک کیوں نہیں کئے
گئے۔ اسکی ذمہ داری پھر کس پر جائیگی۔
کیا اس منسٹر پر جائیگی جو آج ہیں یا نہیں ہیں۔
یا اس پر جائیگی جو منسٹر چار سال وہاں اپنی
کارروائی کرتے رہے ہیں۔ پروگریس کیا
ہے۔ یہ "ایئر بریک پروواژن" کرنے کے سلسلہ
میں کیا پروگریس ہے "تھرو آؤٹ دی ریل"۔
۔۔ "مداخلت" ۔۔۔

شری نریش یادو: سیدھے استعفیٰ
مانگا جائے۔ پروگریس کیا مانگنا ہے۔
اب اور کیا پروگریس ہوگی ۔۔۔۔

اپ سبھاپتی: اچھا ابھی بات کرنے
دیجئے۔ استعفیٰ کی بعد میں بات۔ "مداخلت"

شری نریش یادو: سرکار کی ساری
ذمہ داری ہے ۔۔۔ "مداخلت" ۔۔۔

اپ سبھاپتی: آپ بیٹھئے بیٹھئے۔

شری سکندر بخت: ہمارے آنریبل
ممبر نے جو بیچ میں بات کہی ہے بنیادی
بات تو یہ ہے کہ جو جا چکے ہیں انکی جانیں
تو واپس نہیں آ سکتی اور نہ معلوم اور
کتنے لوگ جانے والے ہیں تعداد کا پتہ نہیں ہے

उपसभापति: श्री रजनी रंजन साहू।

श्री बीरेन जे॰ शाह: मैं एक प्रश्न इनके साथ ऐड कर दूं, मैडम, कि पिछले पांच साल में, The Track equipment and the signalling equipment were not improved for the last five years. Is it a fact that despite the World Bank's saying, for the last five years they have been neglected?

SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN: What is this Madam? How can he speak like this?

SHRI VIREN J. SHAH: Are you in the Chair? ...*(Interruptions)*...

Why are you interrupting?

Every time, Mrs. Jayanthi Natarajan must interrupt.

Is it the policy and the procedure of this House? I am just asking, with the permission of the Chair. *(Interruptions)*

श्री रजनी रंजन साहू: महोदया, आपने मुझे आदेश दिया है। ...(व्यवधान)...

SHRI V. NARAYANASAMY: Madam, I am on a point of order.

The problem is that the Hon. Member stands up and speaks without getting permission from the Chair.

...*(Interruptions)*

This is an unfair practice, Madam. ...*(Interruptions)*

SHRI VIREN J. SHAH: My only question is how much attention has been given to the track and signalling equipment in the last five years. The Minister may kindly reply to this.

SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN: Madam, have you given permission to him to speak? ...*(Interruptions)*

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Shah, you were not present in the meeting. It was decided that ... *(Interruptions)*

SHRI VIREN J. SHAH: I said, "With your permission, may I speak?"

SHRI V. NARAYANASAMY: How can you get up and start speaking without permission? ...*(Interruptions)*...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Narayanasamy, I have not permitted you also to speak. ...*(Interruptions)*...

SHRI V. NARAYANASAMY: It is not fair on his part. I will never speak in the House without permission.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Narayanasamy, ...*(Interruptions)*... *Aap bhi baith jaiye.* Listen, please, please, Mr. Shah, I have already called Mr. Rajni Ranjan Sahu to make his point. You may be having a technical point. But let the leaders of the parties who have given their names or the Members who have given their names speak one by one. Let me call them. If your point is very, very technically important questions, then, you can put that question to the Minister. But let us not derail our discussion. Okay. *Boliye.*

श्री रजनी रंजन साहू (बिहार): उपसभापति महोदया, मुझे बहुत दुख के साथ कहना पड़ता है कि मानवीय स्तर से उठकर हम इसे एक राजनीतिक मुद्दा बना रहे हैं। जहां 300 या 400 लोग मरे हैं, हजारों लोग घायल हैं, उनके परिवारों के दुख में अपने को शामिल करते हुए मैं सम्पूर्ण सदन से निवेदन करना चाहूंगा कि जो राजनीतिक बातें हैं उनके लिए तो अनेकों बार मौका मिलता रहा है और मिलेगा भी, लेकिन आज जो दुखी हैं, हमें उन परिवारों के दुख के साथ अपने को संबद्ध करना चाहिए। हमें आज सारे सदन की ओर से उन परिवारों के दुख में अपने को संबद्ध करना चाहिए। ...(व्यवधान)...

श्री सिकन्दर बख्त: सदर साहिबा, मैं एक मोअद्दबाना बात कहना चाहूंगा कि मैंने एक बात भी राजनीतिक नहीं कही है, लिहाज़ा वे अपने जुमले को निकाल के आगे कहें। ...(व्यवधान)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: *Baith jayiye*, please, please. Mr. Basu, please sit down. Mr. Basu, *baitiye, baitiye, baitiye. ... (Interruptions)...* I am not allowing anybody. *Baitiye, baitiye, bas. ... (Interruptions)... Baitiye na. ...(Interruptions)...*

श्री रजनी रंजन साहू: मेरा कहना आपकी ओर नहीं है, आपके ...(व्यवधान)...

प्रो॰ विजय कुमार मल्होत्रा: जो जिम्मेदार हैं इन मौतों के लिए उनको सज़ा मिलनी चाहिए। सैंकड़ों मौतों के लिए कौन जिम्मेदार है? ...(व्यवधान)...

श्री रजनी रंजन साहू: मेरा सिकन्दर बख्त जी की ओर तनिक भी इशारा नहीं है, मेरा इशारा उनकी ओर है जिन्होंने इसे राजनीतिक मुद्दा बनाया है। ...(व्यवधान)...

मौलाना ओबैदुल्ला खान आज़मी: लोग मरते रहें और आप लोगों के मरने पर सिर्फ आंसू बहाइए। कौन जिम्मेदार है? ..(व्यवधान)..

श्री नीलोत्पल बसु: कौन जिम्मेदार है? जिम्मेदारी कोई नहीं ले रहा। ..(व्यवधान)..

उपसभापति: बैठ जाइए, बैठ जाइए। ..(व्यवधान).. बैठ जाइए आप प्लीज़। ..(व्यवधान)..

SHRI NILOTPAL BASU: Yes, we know *..(Interruptions)...*

मौलाना ओबैदुल्ला खान आज़मी: यह कतई राजनीतिक नहीं है, यह लोगों की जान का मसला है।. (व्यवधान)..

श्री रजनी रंजन साहू: मैं आपसे सहमत हूं कि यह राजनीतिक मुद्दा नहीं है। ..(व्यवधान)..

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Basu, *aap bhi bhaith jayiye*. Please sit down. What meassage are we sending to the people? *..(Interruptions)...* What message are we really sending to the people? *..(Interruptions)..* Mr. Basu, you go back to your seat and speak from your place. What message are we sending? Sikander Bakht Sahib had put his viewpoint. Now, you put your view point. He is the Leader of the Opposition. He is not going to say that everything is okay. You should not expect that. You put your viewpoint. Without bringing him directly in your speech, you put your viewpoint. You should have learnt by now what parliamentary democracy is. You are a senior Member. Whatever you say, the result should be what the Government should do, understand, because we are not discussing about Sikander Bakht Sahib's speech. We are discussing the rail accident. So, let us concentrate on the rail accident.

Teek hai na?

श्री रजनी रंजन साहू: महोदया, मैं अपनी बात को वापिस ले लेता हूं, यदि उनको लगा है कि मैंने उनकी ओर

इशारा किया है। मेरा इशारा कहीं ओर था और आप भी समझ गई होंगी कि जिन लोगों ने बीच में अपने को जोड़ने की कोशिश की, सिकन्दर बख्त जी के साथ। ..(व्यवधान)..

THE DEPUTY CHAIRMAN: I am not permitting anybody to say something, something, *baitiye*.

आप ऐसा मत करिए पीछे से। सुनिए, यह बहुत सीरियस मामला है, कोई पॉलिटिकल बात नहीं है। जिसकी गलती है, वह आदमी कोई पॉलिटिकल आदमी नहीं था। ऐरर् है - टैक्निकल ऐरर् है, ह्यूमन ऐरर् है, whatever it is. People have died. Let us not think about that. Please don't interrupt anybody, whether he is speaking from this side or that side. Listen carefully. Let the Minister take notes.

श्री रजनी रंजन साहू: महोदया, मंत्री महोदया, ने कहा, ह्यूमन ऐरर् है और जैसा कि अभी कहा गया है, 300 लोगों की जानें गई हैं तथा कितने लोग घायल हैं इसका अभी तक कोई निश्चित आंकड़ा सदन के समक्ष नहीं आया है।

महोदया, इस तरह की एक घटना 5 फरवरी, 1951 में हुई थी जिस ट्रेन में मैं भी शामिल था और उसी सेक्टर में हुई थी। मुझे ऐसा लगता है कि आज इतने सालों के बाद भी जो हमारा सिगनल सिस्टम है या एयर ब्रेक सिस्टम है या जो रेलवे रिसर्च आर्गनाइजेशन काम कर रहा है, हम रेलवे की तकनीक में सुधार करने की जो कोशिश कर रहे हैं, वह सब नाकाम हो गई है या वह सब बेकार सा लगता है, क्योंकि आज के युग में एक ऐसा सिस्टम निकल चुका है जहां पर इंजन में इस तरह का एक क्लेम्प लगाया जाता है और जब भी इस तरह के ह्यूमन ऐरर की वजह से एक इंजन दूसरे इंजन से टकराता है तो इतने बड़े हादसे को मीनीमाइज करता है और इंजन रूक जाता है। यह जानकारी मुझे कुछ अखबारों के पढ़ने से मालूम हुआ है, कि ऐसी तकनीक निकाली गई है। मैं मंत्री महोदय से कुछ प्रश्न करना चाहूंगा। 24 घंटे के दरम्यान जो सर्वे कराया है उसमें कितने लोगों की सही फिगर आपके समक्ष आई है? दूसरी बात, जितने लोगों की वहां जानें गई हैं या जख्मी हुए हैं, उनके परिवारों के आंसू पोंछने के लिए क्या प्रत्येक परिवार के घर पर भारत सरकार के पदाधिकारी राहत पहुंचाने के लिए अभी तक जा पाए हैं या नहीं जा पाए हैं या कितने दिनों में इस क्रम को पूरा करेंगे या फिर एक औपचारिक ढंग से यहां के पदाधिकारी से वहां के पदाधिकारी को दे दिया जाएगा और वहां के पदाधिकारी ने फिर अपने नीचे के पदाधिकारी पर टाल देंगे। तो जो मर्माहत हैं, जो घायल हैं या जिनकी मौतें हुई हैं, उनको जो सही-सही अनुदान दिया है, वह उन्हें नहीं मिलेगा अत: उन्हें मिले इसके लिए इनके पास क्या कार्यक्रम है? तीसरी बात, मैं पूछना चाहूंगा कि यह जो ह्यूमन ऐरर है, इस ह्यूमन ऐरर को अवॉइड करने के लिए कोई टैक्नीकल डिवाइस निकालने की जिम्मेदारी रेल के पदाधिकारियों पर या रेल के रिसर्च आर्गनाइजेशन पर देना चाहते है या इसके लिए जो जिम्मेदार हैं, जो तत्कालीन पदाधिकारी वहां हैं जिसकी वजह से यह घटना हुई, उसे निलम्बित किया गया या उसे हटाया गया? आखिरी सवाल, मैं यह पूछना चाहता हूं कि क्या इसमें किसी भी तरह की साजिश का कोई अंदेशा हुआ है? अगर ऐसा कुछ हुआ है तो क्यों जैसा कि ऐसी घटनाओं के लिए पिछले दिनों हो चुका है, क्या जुडिशियल इंक्वायरी नियुक्त करने के लिए कोई कदम उठाएंगे? रेलवे की व्यवस्था शिथिल हो चुकी है, यह मुझे कहने में कोई आपत्ति नहीं है और न कोई अतिश्योक्ति है कि हर रोज-हर रोज हम देखते हैं कि रेलवे की व्यवस्था शनै-शनै शिथिल होती चली जा रही है। तो मैं अंत में निवेदन करना चाहूंगा कि इस तरह की व्यवस्था को दृढ़ करने के लिए क्या आवश्यक कदम यह उठाएंगे? धन्यवाद।

SHRIMATI MIRA DAS (Orissa): Madam Deputy Chairman, I thank you for giving me this opportunity to speak. Madam, the Purushottam Express comes from Puri, that is, from my State of Orissa and I feel it my moral responsibility to stand up here and speak something from those unfortunate people. Yesterday, I met some of the unfortunate people who were in the train which met with this accident.

They were explaining the situation there. They were narrating the atmoshphere there. One person who fell unconscious was searching for his wife and two children after regaining consciousness. It was a pathetic scene. This is only an example of the extent of the tragedy. I have met the victims personally. Some of our friends from the Mahila Congress were there. I had information from them also.

This incident is, no doubt, an accident. Nobody plans accidents. But some accidents are caused by natural and some are caused by human errors. When an accident occurs owing to a human error, we have to think about it seriously. We have to find ways and means of

avoiding such errors in future. My suggestion in this particular case is very simple. As the Minister said, the accident occurred because of a wrong signal. Why was a wrong signal given? It was between 2 o' or 3 o' clock in the night. At the time of the accident, there was only one person on duty. If one person has to do the duty in the late night, naturally, there is very possibility of his becoming sleepy at moments. We must avoid that. A greater number of people should be deployed for duty in the night. In the nights, there should be more people in the railway signal centres, especially in the level crossings.

It is unfortunate that this railway accident has taken place just two days after the Prime Minister assumed charge of the Railway Ministry. The fact that there was no Railway Minister at that time lends greater importance to this accident. Parliamentary Affairs is having four Minister at the moment to take care of members only but such an important Ministry as the Railways has no Minister! That shows the attitude of the Government towards the Railways and towards the people.

Another important question that arises is, who is going to take the moral responsibility? As the Leader of the Opposition was also saying, somebody should take the moral responsibility for this accident. Mr. Mallikarjun, with the limited responsibility, he has, has discharged his responsibility nicely. I have nothing to say against him. But somebody should take the moral responsibility.

Madam, there is room for suspicion of some foul-play. That is the view of those who were in the train. Why did the Kalindi Express get stranded there? Why did not the Station Master concerned know that it was stranded there? These are some immediate posers that struck the minds of those who have met the victims. There is a suspicion that there must have been some kind of a motive behind the incident.

Thank you.

SHRI E. BALANANDAN (Kerala): Madam, now, we cannot discuss this subject in the normal way, after hearing about the accident which took away the lives of nearly 275 people and left hundreds of the passengers injured, some of them in a very serious condition. When we take up this issue for discussion in this august House, I do not know how to react. Today also, statement that has been normally made by the Minister and others was that there was a human error. Some were also claiming that there was a technical error. Then the natural step would be, somebody should make an inquiry. Let me draw your attention, Madam, to another serious accident which took piace at Peruman in Quilon District of Kerala. At that time, one of our Members, Shri M.A. Baby, was travelling in the train. He knows the Inquiry Report. This is another wonderful piece of paper which has been produced by an inquiry export. There was tornado; the tornade pushed away the train into the river and the accident took place! That was also one of the wonderful *reports that we have seen in human history* because everybody knows that there is nothing in it. We living in Quilon District know that nothing happened. The report came like that. Today while we are discussing this accident, the Minister has made a small statement. I know that at this juncture a big statement cannot be made. Madam, I have some papers with me; concerning those papers, I would ask one question to the Minister: Was there a decision taken by the Railway Ministry to introduce track security signalling system in major sectors of the railways? This was the recommendation of the Railways? This was the recommendation of the Railway Reforms Committee way back in 1981. We are discussing this now in 1995. This has not been implemented. There is a provision made for this in this year's Budget also, but no work on this has started. What is being compromised? An interlocking system by a track circuiting system by which a fool proof arrangement can be made should be there to ensure that no accident takes place. Madam, in the system of safety there is a rule; that is an internationally accepted rule. What is that rule? Every time in human operations there can be errors. Therefore, the model system is that there must be some arrangement to see that protective devices work even if there is an error in human operations. That is the internationally accepted rule. The Minister of Labour might agree with me. Regarding our railway system, there was a recommendation made earlier in 1981. Fourteen years have passed. Nothing has been done. This year also, a budgetary provision has

been made. Yet nothing is being done. So, Mr. Minister, I ask you why the work has not been started and whether it is a fact that as a result of not starting this work this kind of accidents can take place. So, here comes the main question: who is responsible for this accident? Mightbe, in the present case there can be a technical failure or a human error, but why do you run such a system, the biggest system in the country, our railways, without any safety for the passengers? For their protection, a human error-proof system should be there. In spite of the recommendations of the Raiway Reforms Committee, the Ministry of Railway failed. Therefore, my first charge is that the main responsibility for this accident should be borne by the Ministry of Railways. I do not want to mention who should resign. You decide among yourselves as to who should resign. What I want to make is that this shows the absolutely callous nature of the Ministry, which is responsible for this accident.

Madam, there are one or two questions also. I would like to know whether there was any malfunctioning in the control panel in the Farrukhabad cabin. Otherwise, why did the signal show green? Or was it purely a human error? The Minister might submit his reply now this way or that way. Was the tail light of the Kalindi Express functioning? If it was functioning, it should have been visible from, at least, a distance of one kilometre and in that case there would have been a reduction in the speed of the Purushottam Express, which was not there in this case. So, who was responsible? The Kalindi Express was stopped because it hit a buffalo on the track. Therefore, it was stationary. Against a stationary train, a train which was coming at 110 kilometres per hour dashed. Thus this ghastly accident happened. Hundreds of our citizens lost their lives. What is the plight of their families? Can we think of it? Nearly 275 people died. Hundreds of people are still struggling for their life. Who will answer this? In this House we will discuss and we will all express our anguish and sorrow to the families of those who have lost their lives, which we have to do. But I demand that this discussion should not be stopped here by the reply of the Prime Minister in this evening. The serious point, which I made first, is whether the Government will see to it that accident-proof arrangements, using modern technology, are introduced by the Indian Railway system. That is the only guarantee against these kinds of accidents. These are all my questions, Madam.

SHRI G. SWAMINATHAN (Tamil Nadu): Madam Deputy Chairman, plausible answers are being given for this accident. Generally, when such accidents have happened--this is not the first occasion--we have been discussing the rail accidents in this august House. During the period of our hon. Minister, Mr. Jaffer Sharief, he had given several occasions to this august House to discuss them. The newspapers themselves have written that there have been more railway accidents during the period of the present Railway Minister than any other Railway Ministers' period. This has been reported by the Press and I have seen a detailed article narrating a number of accidents which had taken place. At the time of those accidents, when points were raised in this House, either it was said that it was a human error or it was said that it was a system error or, sometimes, it was said that it was a technical error. Madam, accidents always happen due to some error or the other, either due to human error or due to systemic error or due to technical error. But to merely dispose of it by saying that this accident happened only because of these errors, nobody is responsible for these things and thus explaining it away, the Parliament discussing it, the Members feeling happy that the Prime Minister amidst his multifarious duties coming and answering and the Members of Parliament going away fully satisfied, have no meaning because after one month we will again have another opportunity to discuss another railway accident.

This is what will happen. The most pitiable thing is, only the other day I read in one of the newspapers that the domestic air service in India is the most dangerous when compared to many other countries in the world. It was also written that many accidents take place because of the Indian Air-lines whether it belongs to the public sector or the private sector. Madam, we have heard that numerous road accidents take place in this country. Road travel has become the most hazardous thing in this

country. The only avenue for the common man in to go by road or by bus or by rail. But, now the rail accidents are also increasing. One day the Guinness Book of World Records will say that India is a country where people cannot travel. Everybody has to be marooned in his house because if you get out of your house and even if you walk by yourself, even then there is a danger or accident. Madam, all of you know that it is a country where we find cattle everywhere. But, in advanced countries we don't see cattle on the roads. In India we find cattle in throng on the major roads of many cities, except in Bombay. To some extents we have been able to control them in Bombay. In Madras and in many major cities we find cattle everywhere. Madam, the other day I was shocked to find a dog in an-airport when a plane was landing. Sometimes, cattle come inside the airport because it is not fenced. So, I would only say that people in India are living in hazardous conditions...

SHRI MAKHAN LAL FOTEDAR: Even cattle are found inside airports.

SHRI G. SWAMINATHAN: It is very strange. Like this accident, one day a place will hit a cattle head and another plane will come and hit that plane. Madam, we travel very frequently. I myself have seen cattle inside the airport. I inquired about it. I found that there was no fencing. We are living in the these hazardous conditions. The greatest asset of India is, these accidents are taking place and we are still living in this country. It is the greatest advantage! I should congratulate the Government for the honourable way in which they see that we live in India! This is one thing which I want to say.

Another important thing is, we are discussing all these things. What will happen to this discussion? In the last four years, several accidents have taken place. I would like to know whether any compensation was given to the victims. I would like to have a White Paper from the Railways Ministry in this regard. I know about many cases. Just now my hon. friend was narrating about Kerala. In Tamil Nadu two accidents took place, one was in Vaniyambadi, four years ago and the second was six months ago in Vellore. Till now, no compensation has been paid. Many people have been affected by that. They go to the Tribunal. All kinds of excuses are given, but no compensation has been given to the victims. That is what is happening.

Another important thing is, no action has been taken against anybody from top to bottom. Let the Minister tell me how many officers have been held accountable. They may say that the Minister is not accountable or the Prime Minister is not accountable or the Railway Minister is not accountable. The Parliament is not here to find out all these defects and deficiencies because we are not experts. I am not an engineering expert. I cannot tell you how it happened and what the solution is. It is not my job. My job is only to ask, "Why has it happened and who is accountable for it?" Madam, about two or three decades ago — I was young at that time — when an accident took place in Ariyalur, Shri Lal Bahadur Shastri resigned and Shri O.V. Alaeesan resigned. They were people who felt that if any accident takes place whether in Ariyalur, in Tamil Nadu or elsewhere it was their responsibility and their accountability. Now there are Ministers who are accountable to Parliament. I am not charging the Railway officers. My hon. friend, Shri E. Balanandan, said, "Who should resign? I do not know." I squarely blame the Railway Minister. He should resign. If he refuses to resign, then the Prime Minister should resign. It was there in the papers that when somebody was asked to resign, he refused to resign. If they are not able to make him resign, then the Prime Minister should go. He is responsible to Parliament and nobody else can be held responsible. This is my point. This accident took place because of the Railway Minister who is there to see everything.

SHRI V. NARAYANASAMY: Did the Tamil Nadu Chief Minister resign?....(*Interruptions*).

SHRI G. SWAMINATHAN: If, for the escape of terrorist Mast Gul from Kashmir, the Prime Minister resigns, my Chief Minister will resign. Ask him to resign...(*Interruptions*)...

SHRI V. NARAYANASWAMY: Tamil Nadu is like Kashmir...(*Interruptions*)...

SHRI G. SWAMINATHAN: Let your Government resign for the escape of the

terrorist. Let your Home Minister resign for the escape of terrorists from Kashmir. Foreigners are being shot there. You are not able to protect your territory and the foreigners who go there. One foreigner has been beheaded ...(*Interruptions*)...

श्री सिकन्दर बख्त: तमाम वाक्ये की सोब्राइटी को खत्म कर देते है। यह क्या तरीका है...(**व्यवधान**) तमाम वाक्ये का जवाब देने के लिए क्या नारायणसामी को मुकर्रर कर दिया है ...(**व्यवधान**) तमाम एटमोस्फियर का सत्यानाश कर दिया है ...(**व्यवधान**)

†[شری سکندر بخت: تمام واقعہ ہی تبدیل کر دیتے ہیں۔ یہ کیا طریقہ ہے... مداخلت" تمام واقعہ کا جواب دینے کیلئے کیا نارائن سوامی کو مقرر کر دیا گیا ہے... مداخلت"... تمام ماحول کا ستیاناس کر دیا ہے... مداخلت"...]

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Narayanasamy, we are not discussing Tamil Nadu...(*Interruptions*)...We are not discussing Tamil Nadu. Please don't talk like this. This is a serious matter. When we discuss Tamil Nadu, you may put such questions. Please...(*Interruptions*)... Mr. Narayanasamy, you better have peace because when we discuss Tamil Nadu, you can talk about Tamil Nadu. We are discussing a serious matter...(*Interruptions*)...Will you please sit down, Mr. Margabandu? I heard you...(*Interruptions*)...

SHRI S. MUTHU MANI: Mr. Narayanasamy is one among the frustrated group of Congress Members...(*Interruptions*)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Please, order ...(*Interruptions*)...When you speak today, will you please remember that there are hundreds of people who are affected, there are thousands of people who are affected and we do not want to repeat it again? Who resigns, who does not resign, is not the point. Let us talk about what should be done...(*Interruptions*)...

SHRI G. SWAMINATHAN: There is a point. I will wind up only by mentioning two simple things. One point is regarding the linesman. Some accusation has been made. I have known cases where people had been found drunk while operating and no action was taken. There are people who are unskilled and they have been put on the job. No action was taken. Nowadays, a new thing is happening. No action is taken. In those days, when somebody was found responsible for anything, mercilessly action was taken against them. Nowadays, we have developed a new culture, whether in the Centre or in the States, — it may be democracy—that we shall displease nobody. No action is taken. Another important matter is that the top man does not have control over the people below him. Sometimes, the lower man has control over the topmost railway official because of some nexus. He has access to a Minister. He may be a man who can get 5,000 or 10,000 votes in an area. He directly talks to people who are higher-ups. In those days, people could not override the hierarchy. They could not meet somebody at a higher level. Nowadays, anybody can go and meet anybody. Everybody can go and represent to anybody. That has become a culture. No action can be taken. I know of many cases in the Railways, where action has not been taken. One more point is regarding the unmanned gates. We have unmanned gates all over the country, be it in Kerala, Tamil Nadu or any other place. Many serious accidents do happen. Buses go and ran into trains. Such things are happening. Nowadays, we have the solar energy. Somebody was saying that there is no electricity.

Somebody was saying that with the help of solar energy you can open and close the gates. That was a suggestion. I would request the Minister to look into this. Finally, Madam, whatever may be the error, people have died. It is a very serious matter. Over a period of time, people have been losing lives. Somebody should be made responsible. I strongly feel that the Railway Minister is responsible and he should resign from the post to show to the people that this Government feels morally responsible for anything untoward that has happened. Thank you for giving me this opportunity.

12.00 Noon

श्री चतुरानन मिश्र (बिहार): उपसभापति महोदया, यह एक बहुत की दुखद घटना घटी है। अगर यह पहली घटना होती तो हम लोग समझते कि पहली घटना घटी है। यह ह्यूमन एरर हो या टेक्निकल एरर, हमारे देश में रेलवे

†[] Transliteration in Arabic Script.

एक्सीडेंट की ऐसी घटनाएं बहुत बार होती है। सबसे चिंताजनक बात यह है कि आपने कहा कि बहुत लोग मारे गए हैं और बहुत लोग एक्सीडेंट में इन्जर्ड हुए है। उन लोगों को भी गिन लीजिए। अगर इसी सिलसिला से चला तो बहुत लोग होने वाले हैं उनका लिस्ट भी आपको ख्याल करना चाहिए। तो इसीलिए हम इस बात से दुखी तो बहुत हैं लैकिन क्या किया जाए इस पर सोच रहे हैं। अब लीडर आफ् द॰आपोज़ीशन ने और दूसरे लोगों ने कहा कि किसी को रिज़ाइन करना चाहिए। यह बात हमारी समझ में नहीं आई कि किसी को क्यों करना चाहिए। जो कर रहा था उसको रिज़ाइन करना चाहिए। फिर स्वामीनाथन जी ने कहा कि बहुत सा कैटल रहता है तो कैटल को तो रिज़ाइन नहीं करना चाहिए।....(**व्यवधान**)

श्रीमती कमला सिन्हा: क्या रिज़ाइन कोई कर रहा था?

श्री चतुरानन मिश्रा: यह कह रहे हैं कि यह मत कहिए कि someone should resign. Let us be precise.

SHRIMATI KAMLA SINHA: But who was going to resign?

SHRI CHATURANAN MISHRA: That is not the point. I have not asked them as to who is going to resign. We are demanding resignation. I am very clear that the Prime Minister was holding this portfolio and either he should resign or he should tell the House as to why he should not resign. This is the thing that I want the Prime Minister to tell us clearly, because the portfolio was with him. He is in the habit of keeping so many portfolios with him. It is not a one-day affair. It is an everyday affair. In an industry or an undertaking which is prone to accidents, where accidents are bound to take place, he should have taken appropriate measures. Why did he fail to do it? This is my question.

इसलिए मैं क्लीयरली कहता हूं कि उनको रिज़ाइन करना चाहिए और नहीं तो हम लोगों को बताएं कि उनको क्यों नहीं रिज़ाइन करना चाहिए। दूसरी बात है इसके बारे में मैं चर्चा करूंगा कि इस बयान से काम नहीं चलेगा। मल्लिकार्जुन जी तो अभी रात में आए हैं और दिन के सुबह में उन्होंने बयान दिया है, तो हम क्या उम्मीद करेंगे? लेकिन जब बार-बार एक्सीडेंट होते हैं और साईंस एंड टैक्नोलोजी इतना डिवैलप किया है कि इसको रोका जा सकता है तो आप उस पर एक अलग से स्टेटमेंट दीजिए हम लोगों को ताकि राष्ट्र को हम आश्वस्त कर सकें कि आगे से इस तरह की चीजों पर यह तो हम नहीं कहेंगे कि कंप्लीट रूल्ड आउट हो जाऐगा लेकिन बहुत अंशों में इसको रोका जा सकता है, यह हाउस को गारंटी करना चाहिए और आप चार्ज लिए हैं, जो भी ले, उनको एक बनाना चाहिए, हमारे टैक्नीशियंस हैं, दूसरे आफिसर्ज़ हैं उनको मिल करके और क्या डिफिकल्टी है और क्यों ऐसा नहीं हो रहा है अगर दुनिया में दूसरी जगहों में होता है तो हमारे यहां क्यों नहीं हो रहा है? इसलिए इसको आप करिए।

तीसरी बात हम आपसे कहना कहना चाहेंगे कि अब कालिन्दी एक्सप्रेस जो है वहां वाइल्ड काउ आ गया और उसके चलते कट गया तो क्या हुआ और यह इन्फर्मेशन किसके पास पहुंची और जब पहुंच गई थी तो उस ट्रेन को पुरूषोत्तम एक्सप्रेस को रोकने की क्या कोशिश की गई? आपके स्टेटमेंट में कम से कम यह सब तो कॉमन ही है जिसको कि कहना चाहिए क्यों नहीं ऐसा किया गया? अखबारों में यह बात आई है कि पुरूषोत्तम एक्सप्रेस का ड्राईवर ब्रेक देता रहा लेकिन ब्रेक काम नहीं करी। .... (**व्यवधान**)

SHRI JAGESH DESAI: How is that? (*Interruptions*)

SHRI CHATURANAN MISHRA: It is said in the newspapers.

SHRI SATYA PRAKASH MALAVIYA: Thrice.

SHRI CHATURANAN MISHRA: Yes, thrice it didn't work. It is said in the newspapers.

तो हम लोग तो एक ही बार आपसे रेज़िग्नेशन की मांग कर सकते हैं और वह तो तीन बार ऐसा किया और नहीं लगा। तो आप बताइये कि ऐसा जो आप इंजन चलाते हैं तो उसके लिए रेज़िग्नेशन तो बहुत कम हैं, हमारे हिसाब से तो 302 का मुकदमा भी आपके ऊपर चलना चाहिए। अगर यही हाल है आपका कि ऐसा इंजन आप चलाते हैं जिसका ब्रेक काम नहीं करता है तो उन लोगों पर तो 302 का मुकदमा चलना चाहिए कि ऐसा क्यों होता है। इसी तरह से यह बात भी समझ में नहीं आती कि सिगनलमैन .....(**व्यवधान**) अभी कब तक यहां ऐसा बोलते रहिएगा? बाहर तो मारेगा, पीटेगा अगर ऐसे ही बोल-चाल कीजिएगा। वह मारे जा रहे हैं और आप यहां इसको हल्के ढंग से ले रहे हैं। दूसरी बात हम जो कह रहे हैं कि जो सिगनलमैन था उन्होंने सिगनल उठाई है तो किसी ने आदेश दिया होगा तब उसने किया। उसने चैक किया या नहीं किया, यह भी मिनिस्टर साहब के बयान में कुछ यह बात नहीं आ सकी है? यह सब बात नहीं आ सकी है। फिर आप ने

एअर-ब्रेक्स की क्या कंडीशन थी, उस के बारे में भी नहीं बताया है। इसलिए आप ने जो यह स्टेटमेंट दिया है, उस में हम समझते हैं कि आप की डिफीकल्टी रही है और तुरत-फुरत में यह तैयार किया है। आप को टाइम नहीं मिला है माइंड एप्लाय करने का लेकिन इस पर अलग से और कुछ दीजिए। ऐसा न हो कि हम लोग यहां आकर इसे "टॉक्ड आउट" कर के खत्म कर दें। यह नहीं होना चाहिए। सरकार को इसे गंभीरता से लेना चाहिए । मैं चाहूंगा कि सरकार इन बिंदुओं को स्पष्ट करे। मैं फिर रिपीट करता हूं कि दो बयान आने चाहिए - एक इस के बारे में अलग से क्योंकि यह बयान अधूरा है और दूसरा इस पर कि इस तरह के एक्सीडेंट्स हमारे देश में न हों। इसे तैयार करवाने में थोड़ा टाइम लगेगा और फिर फुल-फ्लैज्ड डिस्कशन होना चाहिए कि आप इस को कैसे रोकेंगे? यही हमारा कहना है।

श्री सत्य प्रकाश मालवीय: माननीय उपसभापति जी, सारा राष्ट्र शोकमग्न है क्योंकि एक अकारण रेल दुर्घटना में करीब पौने तीन सौ लोगों की मृत्यु हो गयी या मैं कहूं कि हत्या हो गयी।

महोदया, यह दुर्घटना हावड़ा-दिल्ली मेन-लाइन पर हुई। फिरोजाबाद स्टेशन से आगे कोई मुरलीनगर नाला है है, वहां कालन्दी एक्सप्रेस खड़ी हुई थी। महोदया, कालन्दी एक्सप्रेस का फिरोजाबाद में कोई स्टॉपेज नहीं है। इस के पहले इस का ठहराव शिकोहाबाद में था जहां से लगता है यह गाड़ी दो बजकर चालीस मिनिट पर छूटी होगी और जैसाकि मंत्री महोदय ने कहा कि दो बजकर पचपन मिनिट पर यह दुर्घटना हुई। पुरूषोत्तम एक्सप्रेस रात के 10 बजे कानपुर से सात घंटे दस मिनिट बाद दिल्ली पहुंचती है, पांच बजकर पांच मिनिट पर। उस के बीच में उस का कोई ठहराव नहीं है। मंत्री जी ने जो वक्तव्य दिया है उससे ज्यादा जानकारी समाचार पत्रों से मिली है जिस के अनुसार कोई छोटेलाल लाईसमेन था जिस ने पुरूषोत्तम एक्सप्रेस को आगे जाने के लिए "पास" दिया। तो मैं जानना चाहता हूं कि उस लाईसमेन को यह जानकारी थी कि नहीं कि आगे कालन्दी एक्सप्रेस खड़ी है क्योंकि जैसाकि बतलाया गया है, उस को "पास" दिया गया। तो इस संबंध में मंत्रीजी स्थिति स्पष्ट करें? दूसरे, मैं जानना चाहता हूं कि इस रेल दुर्घटना में जिन पौने तीन सौ लोगों की मृत्यु हो गयी, उन के जो आश्रित हैं या जो इस दुर्घटना में गंभीर रूप से घायल हो गए हैं, हो सकता है कई आजीवन विकलांग हो जाएं और उन के जो परिवार वाले इन पर आश्रित थे, उन की आजीविका के लिए रेल विभाग भविष्य में क्या प्रबंध करने जा रहा है? तीसरे इस सारी घटना की प्रशासनिक और राजनीतिक जिम्मेदारी उस व्यक्ति को लेनी चाहिए जिस के पास इस समय रेल विभाग का मंत्रालय है और सदन में अभी यह स्पष्ट हो गया है कि प्रधान मंत्री जी ही रेल मंत्रालय के इंचार्ज मिनिस्टर हैं, कोई दूसरा नहीं है। इस मंत्रालय में न कोई राज्य मंत्री है, न कोई उप-मंत्री है। जो रेल मंत्री हैं, वह अपना इलाज करवाने लंदन गए हैं और The Prime Minister is the Minister in charge of Railways. फिर लाल बहादुर शास्त्री जी का उदाहरण तो है ही, इन्हीं प्रधान मंत्री की मंत्रि-परिषद में एक सदस्य श्री माधव राव सिंधिया है जिन्होंने कि जब वे सिविल एविएशन मिनिस्टर थे, इसी दिल्ली में कोई वायुयान की दुर्घटना होने पर नैतिक जिम्मेदारी लेते हुए मंत्रि-परिषद से इस्तीफा दे दिया था। इसलिए मेरे मन में तनिक भी संशय नहीं है कि प्रधान मंत्री के हाथ में रेल मंत्रालय नहीं है और मैं मांग करता हूं कि इस दुर्घटना की जिम्मेदारी लेते हुए प्रधान मंत्री को अपने पद से त्यागपत्र दे देना चाहिए।

श्री सतीश प्रधान (महाराष्ट्र): उपसभापति महोदया, यह जो घटना घटी है, इसके लिए जैसे सभी माननीय सदस्य दुखी हैं, मैं भी उसी तरह दुखी हूं। इस संबंध में जो माननीय मंत्री ने स्टेटमेंट सदन के सामने रखा है, वह अधूरा है और इसमें सब तथ्यों पर पूरा प्रकाश नहीं डाला गया है। इसीलिए मैं माननीय मंत्री जी से चंद सवाल या एक्सप्लेनेशन पूछना चाहूंगा।

मैडम, अगर इन एक्सीडेंट के सिलसिले में देखा जाए तो 1985 से लेकर अभी तक ऐसे 21 बड़े एक्सीडेंट हो चुके हैं और जो फिगर आज बताई गई है उसको ध्यान में रखा जाए तो इन एक्सीडेंट में करीबन 1286 लोगों की जानें गई हैं । यह बहुत ही सीरियस मैटर है। इतने लोग रेलवे एक्सीडेंट में मरते हैं, फिर भी रेलवे में सुधार करने के लिए हम कुछ ठोस विचार नहीं करते। हम सीरियस नहीं होते, रेलवे डिपार्टमेंट इस विषय में कुछ सीरियस नहीं रहता। अब यह कल सुबह ढाई-तीन बजे घटना घटी, उसके बावजूद कल शाम 6.00 बजे तक भुवनेश्वर में, जहां से यह ट्रेन शुरू हुई थी, वहां के स्टेशन मास्टर के पास इस विषय में पूरी जानकारी नहीं थी। इतनी बड़ी घटना होने के बावजूद रेलवे मंत्रालय ने उन सब जगहों पर, जहां जहां इस विषय में जानकारी देना आवश्यक था, जानकारी नहीं पहुंचाई थी। क्या रेलवे मंत्रालय का यह फर्ज नहीं था कि उन सब जगहों पर इसकी जानकारी पहुंचाई जाती? लेकिन, रेलवे मंत्रालय इस बारे में पूरी तरह से निष्क्रिय रहा। यह मेरा कहना है।

मेडम, कितने लोग इस एक्सीडेंट में गुजर गए, इतना टाइम हो जाने के बाद भी रेलवे मंत्रालय के पास इसकी पूरी जानकारी नहीं है कि कितने लोग मर गए, कितने लोग इन्ज्योर हुए। अभी भी जो स्टेटमैंट मंत्री जी का आया, जिसमें इसकी सही फिगर देने की आवश्यकता थी, वह जानकारी नहीं दी गई। लाइनमेन छोटे लाल जो हैं, उसके बारे में बोला जाता है कि उसने जब सिग्नल दिया तब उसको मालूम नहीं था कि दूसरी ट्रेन थी। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान थोड़ा सा इधर लाना चाहता हूं कि आपका जो सिग्नल सिस्टम है उस सिस्टम में क्या ऐसा नहीं है कि जब एक ट्रेन लाइन पर होती है तो दूसरी ट्रेन को सिग्नल नहीं मिलता, क्लीयरेन्स नहीं मिलता? किस ढंग से आपका सिग्नल सिस्टम चलता है? जब लाइन पर एक ट्रेन होती है तो लॉक रहता है, जो आटोमैटिक नहीं खुलता । क्या इस किस्म का सिग्नल सिस्टम नहीं है? वहां कौनसा सिग्नल सिस्टम था? कई जगह पर जहां लाइन पर ट्रेन चलती है तो दूसरी ट्रेन के लिए सिग्नल आटोमैटिक नहीं हो सकता या मैन्युअल आपरेशन में होगा तो मैन्युनल आपरेशन में भी आपका जो सिग्नल पहले है उसका लॉक निकालने के सिवा या ट्रेन आगे निकल जाने के बाद में वह लॉक निकल सकता है और फिर अगली ट्रेन को सिग्नल मिलता है। यहां किस किस्म का सिग्नल है कि पहले वाली ट्रेन पास न होते हुए भी आपका सिग्नल चला? इस बारे में आप जानकारी दीजिए।

मैडम, दूसरा मैं यह जानना चाहता हूं कि आपकी इस ट्रेन में कौनसे टाइप के ब्रेक थे? पुरूषोत्तम एक्सप्रेस में कौनसे टाइप के ब्रेक थे? क्या एअर ब्रेक थे या वैक्यूम ब्रेक थे और क्या ट्रेन में इमरजेन्सी ब्रेक थे या नहीं? मुझे याद आता है, मैडम, इन्द्रायणी एक्सप्रेस के एक्सीडेंट का। आपने उस टाइम पर बताने की कोशिश की थी, भगवान की कृपा से उस एक्सीडेंट में कोई गुजरा नहीं था, लेकिन वहां एअर ब्रेक थे और वह एअर ब्रेक नहीं चल पाते थे। आपने उसके बारे में इन्क्वायरी कराई। इन्क्वायरी होने के बाद आखिर में आपके पास फाइनल रिपोर्ट आई होगी। फाइनल रिपोर्ट, जो इन्क्वायरी कमीशन की थी, उसका क्या हुआ। उसके बारे में हमें कोई जानकारी नहीं है। मैं चाहूंगा कि मंत्री जी अपना जवाब देते समय उसकी कुछ जानकारी हमें दें तो अच्छा रहेगा।

मैं एक सुझाव और देना चाहता हूं इस विषय में। मैडम, क्या हम ऐसी गैजूइट नहीं बिठा सकते, इलैक्ट्रानिक्स गैजूइट, कि आधा किलोमीटर पहले पीछे से गार्ड के डिब्बे में उधर से सिग्नल मिले या ड्राइवर को कुछ जानकारी हो जाए कि आगे कोई ट्रेन खड़ी है या आगे कोई खतरा है? इसकी जानकारी उसको इलेक्ट्रानिक गैजूइट से क्या नहीं हो सकती? दोनों जगह पर इलेक्ट्रिसिटी है। तो इस बारे में आपने, इतने एक्सीडेंट होने के बाद भी, अभी तक कोई संशोधन करने की इच्छा व्यक्त की है, कुछ प्रयत्न किया है, कुछ जानकारी ली है और अगर ली है तो वह क्या है, यह हम जानना चाहते हैं?

एक और सुझाव देना चाहता हूं कि जब हम रेलवे का टिकट परचेज करते हैं तो क्या उसके साथ में आटोमैटिक उसका इंश्योरेंस भी हो जाए, इस तरह का कुछ बंदोबस्त करने की भी आप कोशिश करेंगे? इतना बड़ा एक्सीडेंट होने के बाद आज भी रेलवे मंत्रालय ने अभी तक उन्हें यह बताया नहीं है कि हम क्या मदद करने वाले हैं उनके लिए। मेरा कहना है कि आज जब प्रधान मंत्री जी इस विषय पर खुले मन से बहस करने वाले हैं तो उन्हें यह बताना चाहिए कि जो लोग गुजर गए हैं, जो लोग घायल हो गए हैं, उनके लिए वे क्या करने वाले हैं? आज यह भी उनको बताने की आवश्यकता है।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी जानना चाहता हूं कि पिछले दो-तीन साल में कितने एक्सीडेंट हुए, उनके बारे में आपने क्या किया, इस बारे में भी बताइए। धन्यवाद।

SHRI JAGMOHAN (Nominated): Madam, I have a few specific clarifications to ask. The Commissioner of Railway Safety is appointed to look into accidents whenever they take place. That is a statutory requirement. I would say that during the last three or four years, the Commissioner of Railway Safety has been making recommendations to avoid accidents. He has been making certain suggestions in certain cases. I would like to know whether those suggestions and recommendations were accepted by the Ministry of Railways or they have just been lost sight of in the process of examination in the Ministry. That is a very important question and should be taken into account. The second point is that whenever any accident takes place, minor or major, the Commissioner of Railway Safety is asked to enquire into it who is after all responsible to the Minister. he can be transferred sometime and there are so many other things by which be can be influenced indirectly. At least, in all major accidents why cannot a judicial inquirey be ordered? Why should not a detailed examination of this nature be ordered in this case? So, my third clarification is why a judicial

inquiry cannot be ordered in cases of such a serious nature as had happened. Just to explain it by saying lineman's decision or order' etc. is not satisfactory. Who has made this statement? Who was present there at the site? Therefore, this can be done only when a detailed examination takes place, a cross-examination takes place and then only you can arrive at the truth at a reasonable level. The fourth point which I want to ask is that my father was in the Railways. I know how the railway system operates. In those days, during the time of rain, every senior officer was alert. The matters cannot be left in the hands of the gangmen or the others. Whenever the visibility was poor or any other thing was there, the senior officer would invariably go to the railway station, whether he was in charge of track, whether he was in charge of signalling, and he would see that everybody was in position. He would check up. After all, at night many Class-IV employees and other staff sleep. The fifth point which I would like to mention is a very serious point. Most of the recruitments in the Railways, particularly of the Class-IV employees, are made on political *sifaris*. You ask any railways officer and he would tell you, "What can I do? This is the list given by such and such and I have to appoint them." So, if people are appointed by *sifaris* and they are the people who are running the system at the lower level, then this type of accidents are unavoidable.

My sixth clarification is what type of training you are giving to these people. Have you ever checked up that they are mentally alert, and whether there is no impairment of vision or not? In earlier times there was a strict examination of the railway employees about their eye-sight, about their hearing capacity, about their mental alertness, about their alcoholic habits and so on. I find that there is nothing of this sort. I find that no one is attending to this issue. The Seventh point is, you go to any railway station - I have been telling this to the Minister of Urban Development —and you find that along the railway tracks there are jhuggies and jhuggies. You will find along the railway tracks unauthorised dairies. Then if the cattle come on the track whose responsibility is this? Nobody looks into this and nobody wants to bring some order into this situation. If somebody tries to do something, he is hounded out, he is told that he is not sympathetic, that he is not doing this, and so on. So, this issue of work culture, when are we going to attend to this? People don't want to do the job, they don't want to anticipate. Well, always there can be some act of God, whether in the railways or on something else. But these types of accidents in my experience are not acts of God, they are not looked at in a particular perspective. You have to anticipate it. It is a failure of anticipation. It is not an accident, it is a failure of anticipation, it is accumulated effect work culture, non-training, false recruitment, ill-equipment. And lastly, I want to ask the hon. Minister fact that we are following lopsided policies that on the one hand we are trying to spend a lot of money on modernisation, buying a lot of equipment which will speed up the train and at the same time we do not have the money to even man the level crossing or to have this what type of development is this? Today, we are encouraging all types of industrialisation, all types of cares are on the roads. You go to any city, I have been to four to five cities here are gaddaas on the road and very sophisticated cars are there. I was in Varanasi only the other day and talked to the Varanasi Development Authority and the local authority they say do not have any money. You go to Patna, they say do not have any money. But there is money in this country for buying cars for five lakhs and travelling on roads. This type of development I cannot understand. So, my humble submission is, this is an accumulated accident, the so called accident I do not say it is an accident. It is a result of lack of anticipation and there are in-built factors in the system which will cause these types of accidents, which are already which will be causing and if we all remain oblivious of the seven points which I have mentioned, I am sure there will be other accidents and the Government has also the responsibility, in my view, for inculcating safety culture in this nation. There is no safety culture in this nation. Even if you go to Government Departments, I will show you a large number of electrical wires that are exposed. You travel in the trains. You will find there are a large number of switches which are non-functional and you will receive

shocks. So, this safety culture which we have totally ignored. Whether you travel by road, whether you travel by railways, whether you go by air, that is not there. Yesterday, I came back from Bombay and the equipment would not open and I had to wait for half an hour or an hour just to get back your thing and attend to it. They say, due to technical failure this thing cannot be done because no one is attending. You ask the C.P.W.D. man. He will come to your house to repair it. But, instead of repairing it, he will damage something else because there is no training. Everybody is recruited on *sifarish* basis. Thank you.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Upendra, you want to ask some questions, because I have to get the reply?

SHRI P. UPENDRA (Andhra Pradesh): Madam, this gruesome acciden which has taken place is not an isolated incident. It is the cumulative effect of a long neglect of essential modernisation of the railway, ...and the lopsided priorities which the Railways have been following for the last few years. Whereas importance should have been given to modernisation, modern signalling, track maintenance, etc., thousands of crores of rupees are being diverted for gauge conversion which is not a priority item. That is one thing which we should realise. And several Committees had recommended earlier that there should be track-circuiting. This accident is a typical accident in the sense that between the starter signal and the advance starter signal, the train stopped and the cabinman assumed that the train has reached the next station. Without even ascertaining whether the train has reached the next station, he cleared the signal here. And I don't blame him, because of the modern signalling methods. It is a very technical matter. He could also have assumed that the train has passed that area and reached the next station. And that is why the track-circuiting has particularly been suggested by the experts, by the Railway Reforms Committee, so that, in the track-circuiting, if any train is standing there, immediately the cabin will come to know that the track is blocked and the train is standing there. Here, Madam, I would like to quote what the Railway Reforms Committee have said in para 3.8 of their Report. I quote:

> "It has been estimated that the requirement of the funds for completing the track-circuiting of run-through and other passenger lines, together with its extension up to block section limit at all stations on truck routes and main lines and at important junction stations on branch lines is of the order of Rs. 350 crores. As against this, the Railway Board have been allotting on an average only four to five crores of rupees per year. At this rate, it would take about 75 years to complete the existing balance of track-circuiting works on trunk routes and main lines. If escalation in the cost of track-circuiting works—that is bound to take place during this period—is also taken into account, this timeframe would stretch even further. The need to appropriately increase the funds for track-circuiting works is, therefore, paramount."

Madam, we are spending 4 to 5 per cent of total development funds of the Railways on safety whereas it is 40 to 50 per cent in other countries. Madam, safety is of paramount importance on the Railways. With so much of traffic moving on the railways, they are neglecting completely this aspect. And even in this case, Madam, I can say that this track-circuiting at Ferozabad station along with 42 other stations on the trunk route was proposed by the Northern Railway in 1994. But even today, it has not been completed in spite of several committees recommending that this track is vulnerable for such accidents and that track circuiting should be completed. It is a gross negligence on the part of the Railway administration. I request the Prime Minister who is currently in charge of the Railways to take a serious note of the happenings in the Railways—where the Railways are going; what priority they are giving; how much money they are spending on various items—and guide the Railways in a proper Manner.

उपसभापति: मंत्री जी, जवाब। ...(व्यवधान)...

श्री नरेश यादव: मैडम, यह मामला बहुत दुखद है। ...(व्यवधान)... समय दिया जाना चाहिए।

उपसभापति : हां, हां, मैं मानती हूं। ...(व्यवधान)...

डॉ० मुरली मनोहर जोशी: हम चाहेंगे कि इसका उत्तर आदरणीय प्रधान मंत्री जी दें। .....(व्यवधान).....

THE DEPUTY CHAIRMAN: I know there were many names. (*Interruptions*)

SHRI PASUMPON THA. KIRUTTINAN: Our Member has not been given a chance. It is a very important matter.

SHRI MAKHAN LAL FOTEDAR: This is a matter not of the Opposition or of the Congress. The entire House is concerned about it. (*Interruptions*).

THE DEPUTY CHAIRMAN: I have Mr. Saqhy's name here ..(*Interruptions*).. Just a minute. It is a national disaster, not a State disaster.

श्री नरेश यादव: मैडम, समय तो दिया जाना चाहिए।

उपसभापति: यादव जी, आप एक मिनट बैठिए। जरा शांति से बैठिए। सुबह जब बात हुई तब क्वेश्चन ऑवर को सस्पैंड इसलिए किया कि इस विषय पर लोक सभा में भी चर्चा हो रही है और लीडर्स की और सबकी यह राय थी कि प्रधान मंत्री जी यहां रहेंगे तो ज्यादा बेहतर रहेगा क्योंकि प्रधान मंत्री जी स्वयं रेल मंत्रालय को संभाल रहे हैं और वे यहां रहना चाह रहे थे खुद ही। अब दो जगहों में एक प्रधान मंत्री तो नहीं रह सकते हैं लोक सभा में और यहां, इसलिए यह तय हुआ था कि जितने समय में सब लोग बोल सकेंगे बोल देंगे। जितने लोग मैं मैक्सिमम बुला सकी, मैंने बुलवा दिए। अभी हम लोगों के पास सिर्फ आधा घंटा है। मंत्री जी जवाब देंगे क्योंकि उन्होंने नोट्स बनाए हैं, इसलिए जवाब वे दें। अगर उसके अंदर आप को कुछ लगेगा तो प्रधान मंत्री जी यहां मौजूद हैं। क्योंकि आपने क्या सवाल किए हैं, प्रधान मंत्री तो नहीं जानते हैं अभी। मंत्री जी अभी जवाब दे रहे हैं। उसमें आपकी कोई क्वेरी होगी तो प्रधान मंत्री यहां मौजूद हैं इसलिए मेरी आपसे गुजारिश है, ट्रेजेडी को ध्यान में रख कर कि कौन बोला, कौन नहीं बोला, छोड़ दीजिए। मेहरबानी करके मदद करिये कि यें हालात सुधर जाएं और आइन्दा से ऐसा कुछ न हो। (व्यवधान)

श्री सिकन्दर बख्त: सदर साहिबा, सुबह को आपने जिस अरेंजमेंट का जिक्र किया था उस अरेंजमेंट के मुताबिक गवर्नमेंट मौजूद थी और गवर्नमेंट के उस अरेंजमेंट के तसलीम करने के बाद ही वह अरेंजमेंट हुआ था। अरेंजमेंट यह था कि प्रधान मंत्री जी यहां साढ़े ग्यारह बजे तशरीफ ले आयेंगे। बाकी के जो क्लेरिफिकेशंस उनकी मौजूदगी में पूछे जायेंगे उनकी रोशनी में और बाकी के जो आने से पहले पूछे गये हैं वे मल्लिकार्जुन साहब उनका बतायेंगे और उन सब का जवाब प्रधान मंत्री जी देंगे। बहुत मुश्किल यह है कि मौजूदा रेल की जिम्मेदारी किस पर है इसका सही अदांजा नहीं हो पा रहा है। प्रधान मंत्री जी ने अगर यह चार्ज ले लिया है जाफर शरीफ साहब से तो क्या वह आरजी तौर पर लिया है जब तक वह बीमारी से निकल कर आयेंगे तब तक लिया है। इस वक्त यह समझा जाए कि प्रधान मंत्री जी इसी के बराहेरास्त इंचार्ज बन चुके हैं या यह समझा जाए कि उन्होंने जूनियर मिनिस्टर को, स्टेट मिनिस्टर को इसकी जिम्मेदारी सौंप दी है, उलझन की बात है। लिहाजा मेरा कहना यह है कि जो सुबह को अरेंजमेंट हुआ था उसपर अमल होना चाहिए था क्योंकि वह गवर्नमेंट की मंजूरी से अरेंजमेंट हुआ था। प्रधान मंत्री जी यहां साढ़े ग्यारह बजे तशरीफ ले आयेंगे और क्लेरिफिकेशंस का जवाब प्रधान मंत्री जी ही देंगे। सवाल फार्मलटीज और रस्मों के रास्ते पर चलने का नहीं है, सवाल भयानक हादसे का है। सवाल यह है कि भयानक हादसे की जिम्मेदारी कौन ऑन कर रहा है, किस तरीके से ऑन कर रहा है, उसका रिस्पोंस क्या है। मेरा सवाल यह नहीं है कि खाली रस्म पूरा करने के लिए मल्लिकार्जुन साहब खड़े हो जाएं। (**व्यवधान**)

†[श्री सिकन्दर बख्त: सदर साहिबा, सुबह को आपने जिस अरेंजमेंट का ज़िक्र किया था उस अरेंजमेंट के मुताबिक गवर्नमेंट मौजूद थी और गवर्नमेंट के उस अरेंजमेंट के तसलीम करने के बाद ही वह अरेंजमेंट हुआ था। अरेंजमेंट यह था कि प्रधान मंत्री जी यहां साढ़े ग्यारह बजे तशरीफ ले आयेंगे। बाकी के जो क्लेरिफिकेशंस उनकी मौजूदगी में पूछे जायेंगे उनकी रोशनी में और बाकी के जो आने से पहले पूछे गये हैं वे मल्लिकार्जुन साहब उनका बतायेंगे और उन सब का जवाब प्रधान मंत्री जी देंगे। बहुत मुश्किल यह है कि मौजूदा रेल की जिम्मेदारी किस पर है इसका सही अदांजा नहीं हो पा रहा है। प्रधान मंत्री जी ने अगर यह चार्ज ले लिया है जाफर शरीफ साहब से तो क्या वह आरजी तौर पर लिया है जब तक वह बीमारी से निकल कर आयेंगे तब तक लिया है। इस वक्त यह समझा जाए कि प्रधान मंत्री जी इसी के बराहेरास्त इंचार्ज बन चुके हैं या यह समझा जाए कि उन्होंने जूनियर मिनिस्टर को, स्टेट मिनिस्टर को इसकी जिम्मेदारी सौंप दी है, उलझन की बात है। लिहाजा मेरा कहना यह है कि जो सुबह को अरेंजमेंट हुआ था उसपर अमल होना चाहिए था क्योंकि वह गवर्नमेंट की मंजूरी से अरेंजमेंट हुआ था। प्रधान मंत्री जी यहां साढ़े ग्यारह बजे तशरीफ ले आयेंगे और क्लेरिफिकेशंस का जवाब प्रधान मंत्री जी ही देंगे। सवाल फार्मलटीज और रस्मों के रास्ते पर चलने का नहीं है, सवाल भयानक हादसे का है। सवाल यह है कि भयानक हादसे की जिम्मेदारी कौन ऑन कर रहा है, किस तरीके से ऑन कर रहा है, उसका रिस्पोंस क्या है। मेरा सवाल यह नहीं है कि खाली रस्म पूरा करने के लिए मल्लिकार्जुन साहब खड़े हो जाएं। (**व्यवधान**)]

†[] Transliteration in Arabic Script.

†سب کا جواب پردھان منتری دینگے۔
بہت مشکل یہ ہے کہ موجودہ صورتحال کی
ذمہ داری کس پر ہے۔ اسکا صحیح اندازہ
نہیں ہو پا رہا ہے۔ پردھان منتری جی نے اگر
یہ جارحیہ کیا ہے جسٹس شریف صاحب سے تو
کیا وہ عارضی طور پر لیا ہے۔ جبتک وہ بھاری
سے نکل کر آ نہیں جبتک لیا ہے۔ اس وقت
یہ سمجھا جائے کہ پردھان منتری جی اسی
کے برابر راست انچارج بن چکے ہیں یا یہ
سمجھا جائے کہ انھوں نے جو لیڈر آف دی ہاؤس
منسٹر کو اسکی ذمہ داری سونپ دی
ہے۔ الجھن کی بات ہے لہٰذا میرا کہنا یہ ہے
کہ جو صبح کو زیرو آور ہونا تھا اس پر کل ہونا
چاہیے تھا۔ کیونکہ وہ گورنمنٹ کی منظوری
سے ارینجمنٹ ہوا تھا۔ پردھان منتری جی
یہاں ساڑھے گیارہ بجے تشریف لا سکینگے
اور کلیری فیکیشن کا جواب پردھان منتری
جی ہی دینگے۔ سوال "فار کلیرٹی" اور سوموٹو
کے "راستے پر چلنے کا نہیں ہے۔ سوال بھیانک
حادثہ کا ہے۔ سوال یہ ہے کہ بھیانک
حادثہ کی ذمہ داری کون اون کر رہا ہے۔
کس طریقے سے اون کر رہا ہے۔ اسکا ڈیفائن
کیا ہے۔ میرا سوال یہ نہیں ہے کہ خانہ پری
ہو جائے کیلئے ملکارجن کھڑے ہو جائیں۔†

SHRI VIREN J. SHAH: Mr. Mallikarjun cannot be aware of all the details of the working of the Railway. (*Interruptions*) He is not the Minister concerned with this. He has been assigned only a limited responsibility in regard to this particular thing. (*Interruptions*)

THE DEPUTY CHAIRMAN: I know. (*Interruptions*)

श्री सिकन्दर बख्त: मल्लिकार्जुन साहब फिर खड़े हो गये, मेरे सवाल का जवाब तो मिला नहीं?

†श्री سکندر بخت: ملک ارجن صاحب
پھر کھڑے ہو گئے میرے سوال کا جواب
تو ملا نہیں۔†

श्री विष्णु कान्त शास्त्री: जो निर्णय हुआ उसका पालन नहीं हुआ। (**व्यवधान**)

श्री [illegible] नाथ चतुर्वेदी: मैं उस क्षेत्र से आता हूं फिर भी आपने मुझे समय नहीं दिया। (**व्यवधान**)

उपसभापति: आप क्षेत्र से आते हैं, मैं उस क्षेत्र से नहीं आती लेकिन क्या आप यह समझते हैं मुझे दुख कम है। सब को दुख हुआ है। आपको ज्यादा दुख हुआ है शायद किसी को कुछ कम हुआ हो लेकिन यह बहुत गंभीर बात है। यह जरूर तय था कि प्राइम मिनिस्टर साहब यहां भी रहेंगे, क्योंकि लोक सभा में कोई तरीका नहीं है स्टेटमैंट पर सवाल पूछने का। (**व्यवधान**) सिकन्दर बख्त साहब मैं खाली हाउस के लिए बता रही हूं, आपको तो पता है।

SHRI SIKANDER BAKHT: How did the Government accept the responsibility for this kind of an arrangement? (*Interruptions*)

उपसभापति: आप मेरी बात सुन लीजिए। मैं इंसानियत से कह रही हूं कि वहां कोई तरीका नहीं है कि क्लेरिफिकेशंस मांगी जाये। (**व्यवधान**)

Can you not keep quiet for a second? If you cannot, how can I make my point? Please bear with me.

As I said, in the other House, unlike our House, there is no system whereby Members can seek clarifications. Therefore, they decided to have a discussion. Mr. Sikander Bakht and the other Members who were present in the meeting in the morning wanted the Prime Minister to be here. The Prime Minister was

†Transliteration in Arabic Script.

in the other House also. Then he came here. He is present in the House. It is not a question as to at what point of time he came here. The point is, he is here. Let us not... (*Interruptions*)

SHRI SIKANDER BAKHT: Madam, I did not want the Prime Minister to be here. It was the Parliamentary Affairs Minister who created this arrangement. This arrangement was made by the Government and accepted by the Government. It was for the *sahuliyat* of the Government itself.

वह सहूलियत को सामने रख कर किया गया था। उन्होंने कहा था कि अगर वहां पर बहस शुरू हो जायेगी तो प्रधान मंत्री साहब यहां आकर क्लेरिफिकेशंस का जवाब दे देंगे और उसके बाद वापस वहां चले जायेंगे। यह कोई मेरी सहूलियत के लिए नहीं था, यह गवर्नमैंट की सहूलियत के लिए था। (व्यवधान)

†[श्री सिकंदर बख्त "जवाब": वह सहूलियत के लिए किया गया था। उन्होंने कहा था कि अगर वहां पर बहस शुरू हो जायेगी तो प्रधान मंत्री साहब यहां आकर क्लेरिफिकेशंस का जवाब दे देंगे और उसके बाद वापस वहां चले जायेंगे। यह कोई मेरी सहूलियत के लिए नहीं था, यह गवर्नमैंट की सहूलियत के लिए था। ...व्यवधान]

उपसभापति: बहस में क्यों समय बर्बाद कर रहे हैं? (व्यवधान)

श्री संघ प्रिय गौतम: मेरी दूसरी आपत्ति है। आप सब नेताओं को बुला लेती हैं और जो बैंक बेंचर्स होते हैं उनको नहीं अलाऊ किया जाता। आप हमें इजाजत दीजिए हमने अपना नाम दिया हुआ है। (व्यवधान)

उपसभापति: मैं किसी को अलाऊ नहीं कर रही हूं। (व्यवधान)

प्रो॰ विजय कुमार मल्होत्रा: प्रधानमंत्री क्यों जवाब नहीं दे रहे हैं? ...(व्यवधान)... प्रधानमंत्री को जवाब देना चाहिए।

†[] Translateration in Arabic Script.

उपसभापति : सुन तो लें कि क्या हुआ।

डा॰ मुरली मनोहर जोशी (उत्तर प्रदेश): मैं बहुत ही गंभीरता से प्रार्थना कर रहा हूं कि यह बहुत ही महत्वपूर्ण बात है। एक बहुत बड़ी दुर्घटना हुई है जिस पर सारे राष्ट्र को शोक है। प्रधानमंत्री जी से हमारी यह दरख्वास्त है कि वह सारे राष्ट्र के सामने उन बातों का, जो हमारी शंकायें हैं, जो हमारी आशंकायें हैं, जो हमारे मन की चिंता है, इसके संदर्भ में उत्तर देंगे तो यह सबसे वाजिब चीज होगी।

उपसभापति: आए हैं ना। कहने के लिए आए हैं। आप लोग उनको ...(व्यवधान)...

डा॰ मुरली मनोहर जोशी: यह सवाल छोटा सवाल नहीं है। ...(व्यवधान)...

उपसभापति: देखिए, यह कोई तरीका नहीं है जो सब लोग खड़े हो जाते हैं। शास्त्री जी आप आराम से बैठ जाइए। यह कोई तरीका नहीं है। ...(व्यवधान)...

डा॰ मुरली मनोहर जोशी: यह जो दुर्घटना हुई इसके बारे में सरकार ...(व्यवधान)...

उपसभापति : आप बैठिए। ...(व्यवधान)...

डा॰ मुरली मनोहर जोशी: मैं प्रार्थना करता हूं कि प्रधानमंत्री जी मेरे अनुरोध को स्वीकार करें। ...(व्यवधान)...

प्रो॰ विजय कुमार मल्होत्रा: इस दुर्घटना में 400 आदमी मारे गए हैं। ...(व्यवधान)...

उपसभापति: बैठ जाइए। ...(व्यवधान)...

PROF. VIJAY KUMAR MALHOTRA: He is the Railway Minister. He has to resign. ...(*Interruptions*)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: I have not permitted you. ...(*Interruptions*)... Mr. Pradhan, I had permitted you. Now you should not. ...(*Interruptions*)...

SHRI T.A. MOHAMMED SAQHY: From 1991 to 1995, 10 accidents have taken place.

SHRIMATI SUSHMA SWARAJ: Not ten, fourteen. ...(*Interruptions*)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Every party has been given a chance. Please sit down. ..(*Interruptions*).. It is a serious matter. If you don't want to hear, it is a different matter.

SHRI SIKANDER BAKHT: Madam, certainly we are not going to accept his statement.

THE DEPUTY CHAIRMAN: This is not fair. He has made notes. Let him reply to the questions you had asked.

SHRI SATYA PRAKASH MALAVIYA: Why should not the Prime Minister reply?

जब रेल मंत्रालय उन्होंने ले लिया है तो रिप्लाई भी वही दें। मल्लिकार्जुन जी का स्टेटमेंट हो गया है। वह सुन लिया। अब क्लैरीफिकेशन्स का जवाब प्रधानमंत्री दें।

SHRI SURESH KALMADI: Mr. Mallikarjun has gone to the site of the accident. We want to know. ...(*Interruptions*)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: No, I am not permitting. This is not going on record. ...(*Interruptions*)...

SHRI S. JAIPAL REDDY:*

THE DEPUTY CHAIRMAN: Jaipalji, you were not in the meeting.

बैठिए, एक मिनट। ...(व्यवधान)... आप बैठिए। ...(व्यवधान)... एक मिनट आप बैठिए।

At least, when I am standing everybody should sit down.

जब मैं खड़ी हूं तो आपको बैठ जाना चाहिए ...(व्यवधान)....

When the Chair is asking you to sit down, you don't listen. What kind of discipline do you people have? ...(*Interruptions*)...

आप बैठिए मैं आपसे रेक्वेस्ट कर रही हूं। आप गांव के रहने वाले हैं लेकिन पहले आप बैठिए ...(व्यवधान)... एक सेंकड आप बैठिए।

Please sit down. I do not at all understand it. Mr. Mallikarjun has been here since 11 o'clock. Every word and point you have made, he has noted. He has also visited the site of accident. Let him at least clarify. If you are not satisfied, the Prime Minister is here.

SHRI SATYA PRAKASH MALAVIYA: Mr. Mallikarjun is not the Minister in charge. The Minister in charge is the Prime Minister. ...(*Interruptions*)...

*Not recorded.

SHRI V. NARAYANASAMY: We would like to hear Mr. Mallikarjun.

...(*Interruptions*)

SHRI S. JAIPAL REDDY: Madam, I am on a point of order. ..

THE DEPUTY CHAIRMAN: What point of order? You were not there.

SHRI S. JAIPAL REDDY: I am on a point of order, Madam.

THE DEPUTY CHAIRMAN: You were not there even in the morning.

SHRI S. JAIPAL REDDY: How does it matter? I am on a point of order. ...(*Interruptions*)

SHRI MALLIKARJUN: Madam, in this House, with a heavy heart, I stand in this august House. ...(*Interruptions*)

THE DEPUTY CHAIRMAN: Let me hear him. ...(*Interruptions*)

Let me hear him. Please sit down. I say, "Sit down." ...(*Interruptions*)

SHRI MALLIKARJUN: I will clarify the point sought by the hon. Members about the accident which took place yesterday. ...(*Interruptions*)

The Leader of the Opposition made some observations. He raised some questions. ...(*Interruptions*)

He asked about the interlocking system, human error etc. ...(*Interruptions*)

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Jaipal Reddy, if you can, you do it.

If you cannot control your Members, I can't ...(*Interruptions*) Okay, you raised it. The Members are raising their hands. Let everybody sit down. I cannot allow disorder. I cannot run the House this way. Now, sit down. ...(*Interruptions*)

SHRI MALLIKARJUN: I want to reply, so far as the accident at Ferozabad is concerned ...(*Interruptions*)

THE DEPUTY CHAIRMAN: You are not allowing the Minister to reply. Let him reply. ...(*Interruptions*)

Let him reply first.

SHRI MALLIKARJUN: There is no interlocking system. ...(*Interruptions*)

THE DEPUTY CHAIRMAN: I cannot. It is beyond me. You ask them. ...(*Interruptions*)

SHRI MALLIKARJUN: The Kalindi Express had crossed the starter signal but had stopped there due to interference of a buffalo there. It had not crossed the advance signal which was green in colour. ...(*Interruptions*)

This indication appeared in the Western Cabin. The switchman changed the lever. He knew that a train was following. ...(*Interruptions*)

The switchman was asked by the Eastern Cabin whether the train had passed. ...(*Interruptions*)

The switchman was asked whether the train had passed the advance signal, and the switchman answered that the train had passed. The Assistant Station Master also asked this of him. Then, the clearance was given to the Purushottam Express. It was following seven to eight minutes behind. ...(*Interruptions*)

THE DEPUTY CHAIRMAN: I will adjourn the House. I cannot run the House this way. If you don't want to hear the Minister. I will adjourn the House. ...(*Interruptions*)

No, I cannot run the House in this way. You are not listening. If you do not listen to him, I will adjourn the House. ...(*Interruptions*)

I adjourn the House for lunch till two o'clock.

The House then adjourned for lunch at forty-five minutes past twelve of the clock.

2.00 P.M.

The House reassembled after lunch at two minutes past two of the clock. **The Vice-Chairman (Shri Suresh Pachouri)** *in the Chair.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Now, statement correcting answer to an Unstarred Question.

STATEMENT BY MINISTER

Correcting the reply given in the Rajya Sabha on 7th August, 1995 to unstarred Question 769 regarding Annual Plan for Gjuarat.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI JAGDISH TYTLER): Sir, on behalf of SHRI GIRIDHAR GAMANG I lay on the Table a Statement (in English and Hindi) correcting the reply given in the Rajya Sabha on the 7th August, 1995, to Unstarred Question 769 regarding Annual Plan for Gujarat. [Placed in Library. *See* No. LT. 8017/95].

PAPERS LAID ON THE TABLE

(I) Report and Accounts (1993-94) of Tobacco Board, Guntur

(II) Report and Accounts (1993-94) of Export Inspection Council and Export Inspection agencies

(III) Report and Accounts (1993-94) of the Federation of Indian Export Organisation, New Delhi

(IV) Notification of Ministry of Commerce

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHIR P.M. SAYEED): On behalf of SHRI P. CHIDAMBARAM Sir, I lay on the Table:—

(1) A copy each (in English and Hindi) of the following papers, under sub-section (3) of section 22 and sub-section (4) of section 19 of the Tobacco Board Act, 1975:—

[Placed in Library. *See* No. LT. 8019/95]

(I) (a) Nineteenth Annual Report and Accounts of the Tobacco Board, Guntur for the year 1993-94, together with the Audit Report on the Accounts.

(b) Review by Government on the working of the above Board.

(c) Statement (in English and Hindi) giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (1) above.

[Placed in Library. *See* No. LT. 8082/95]